

der Europäischen Gemeinschaften

12. Jahrgang Nr. C 48

16. April 1969

Ausgabe in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

Inhalt

I *Mitteilungen*

.....

II *Vorbereitende Rechtsakte*

Rat

| | |
|--|----|
| Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu einem Vorschlag für eine Verordnung des Rates betreffend die Einführung einer einheitlichen und ständigen Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs | 1 |
| Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses | 1 |
| Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu einem Vorschlag für eine erste Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge | 5 |
| Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses | 5 |
| Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Änderung einiger Bestimmungen der Entscheidung Nr. 65/270/EWG des Rates vom 13. Mai 1965 zur Anwendung von Artikel 4 der Entscheidung Nr. 64/389/EWG des Rates vom 22. Juni 1964 zur Durchführung einer Enquete über die Wegekosten des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs | 9 |
| Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses | 9 |
| Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über die Anpassung der bilateralen Kontingente und der Zahl der Transitgenehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten | 11 |
| Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses | 11 |
| Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Vorschlag für eine Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger | 13 |
| Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses | 14 |

(Fortsetzung umseitig)

Inhalt (Fortsetzung)

| | |
|---|----|
| Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu folgenden sechs Vorschlägen für Richtlinien des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten | |
| — über die Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern, | |
| — über den Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen, | |
| — über gewisse Ausrüstungsteile von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (Kraftstoffbehälter, Reservebehälter für Kraftstoff und Schutzvorrichtungen gegen Auffahren von hinten), | |
| — über gewisse Ausrüstungen und Merkmale von Kraftfahrzeugen (Rückspiegel, Sichtfeld, Scheibenwischer, Scheibenwascher), | |
| — über die Steckvorrichtungen an Kraftfahrzeugen für den Anschluß der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen des Anhängers, | |
| — über Vorrichtungen für Schallzeichen von Kraftfahrzeugen | 16 |
| Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses | 16 |
| Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Vorschlag für eine Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis von landwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern | 17 |
| Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses | 18 |
| Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Vorschlag für eine Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über gewisse Merkmale und Ausrüstungen von landwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (zulässiges Gesamtgewicht, Anhängelast usw.) | 21 |
| Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses | 21 |

II

(Vorbereitende Rechtsakte)

RAT

ANHÖRUNG DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

zu einem Vorschlag für eine Verordnung des Rates betreffend die Einführung einer einheitlichen und ständigen Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs

A. BITTE UM STELLUNGNAHME

Der Rat hat auf seiner 45. Tagung am 30. Juli 1968 beschlossen, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des Vertrages zur Gründung der EWG zu dem eingangs genannten Vorschlag anzuhören.

Die Bitte um Stellungnahme wurde dem Präsidenten des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom Präsidenten des Rates mit Schreiben vom 30. Juli 1968 übermittelt.

B. ANHÖRUNG ZU FOLGENDEM TEXT

Der Text, der Gegenstand der Stellungnahme war, ist im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 95 vom 21. September 1968, Seite 34, veröffentlicht worden.

C. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat auf seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 in Brüssel folgende Stellungnahme zu dem in Abschnitt B aufgeführten Text einstimmig angenommen (die Einstimmigkeit bezieht sich auf die 73 anwesenden oder vertretenen Mitglieder).

Diese Stellungnahme lautet wie folgt:

DER WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS —

gestützt auf das Ersuchen des Ministerrats der Europäischen Gemeinschaften vom 30. Juli 1968 um Stellungnahme zu dem „Vorschlag einer Verordnung des Rates betreffend die Einführung einer einheitlichen und ständigen Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs“,

gestützt auf den von seinem Präsidium am 17. Juli 1968 gemäß Artikel 22 der revidierten Geschäftsord-

nung gefaßten Beschluß, die fachliche Gruppe für Verkehr mit der Erarbeitung einer Stellungnahme und eines Berichtes zu diesem Sachgebiet zu beauftragen,

gestützt auf Artikel 75 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf seine Stellungnahme zu der „Denkschrift der EWG-Kommission über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik“,

gestützt auf seine Stellungnahme zu dem „Vorschlag zu einer Entscheidung des Rates bezüglich der Durchführung einer Enquete zur Ermittlung der Wegekosten der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt“⁽¹⁾,

gestützt auf die Stellungnahme der fachlichen Gruppe für Verkehr,

gestützt auf den vom Berichterstatter, Herrn ter Heide, vorgelegten Bericht,

gestützt auf die Beratungen anlässlich seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 (Sitzung am 26. Februar),

in Erwägung, daß sich die gemeinsame Verkehrspolitik unbedingt auf vollständige und detaillierte Zahlenangaben über die Wegekosten stützen muß und daß diese Zahlenangaben für die drei Verkehrsträger in den Mitgliedstaaten einheitlich erfaßt werden müssen,

in Erwägung, daß die Einführung einer ständigen Buchführung, die in allen Mitgliedstaaten für jeweils die gleichen Verkehrsträger nach einheitlichen Regeln erfolgt, für die Erlangung dieser Zahlenangaben unumgänglich ist,

in Erwägung, daß es wichtig ist, durch präzise Informationen genaue Kenntnisse über den Gesamtumfang und die nähere Bestimmung der Investitionsausgaben — sowohl für Neubauten als auch für die völlige Erneuerung, die Verstärkung und den Ausbau der Verkehrswege — sowie der laufenden Wegeausgaben zu erlangen —

GIBT FOLGENDE STELLUNGNAHME AB:

Der Ausschuß billigt den „Vorschlag einer Verordnung des Rates betreffend die Einführung einer einheitlichen und ständigen Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs“ vorbehaltlich nachstehender Bemerkungen und Änderungsvorschläge:

I. ALLGEMEINE STELLUNGNAHME

1. Es ist zu begrüßen, daß mit diesem Vorschlag ein erster Schritt zur Regelung des Problems der Anlastung der Wegekosten getan wird, selbst wenn es sich als vorerst nicht möglich erwiesen hat, über eine Verpflichtung zur Erfassung der Ausgaben hinauszugehen.

2. Der Ausschuß betont jedoch nachdrücklich, daß auch die Erfassung zunächst der Kosten und sodann der Einnahmen dringend erforderlich ist, soll die Lö-

sung des Problems der Anlastung der Wegekosten nicht wieder auf die lange Bank geschoben werden. Er ersucht daher die Kommission, unverzüglich eine eingehende Untersuchung dieser Probleme einzuleiten, die dazu beitragen wird, daß die künftigen Aktionen auf dem Gebiet der Wegekosten eine sinnvolle Orientierung erhalten.

3. Damit es möglich wird, durch präzise Informationen genaue Kenntnisse über den Gesamtumfang und die nähere Bestimmung der Ausgaben für die Verkehrswege zu erlangen, muß seines Erachtens an mehreren Stellen, und vor allem in Anlage 2, eine stärkere Aufgliederung des Schemas vorgenommen werden.

Der Ausschuß stimmt der Ansicht der Kommission zu, daß die Investitionsausgaben bedeutender sind als die laufenden Ausgaben, zumal die erstgenannten neben den Investitionen für Neubauten auch diejenigen für die völlige Erneuerung, die Verstärkung und den Ausbau der Verkehrswege umfassen.

4. Zu der Tatsache, daß die „Kontaktzonen“ zwischen zwei Verkehrsträgern de facto aus dem Anwendungsbereich dieses Vorschlags ausgeschlossen sind (beispielsweise die Teile der Bahnhöfe, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, Binnen- und Seehäfen, Güterumschlagplätze für den Straßenverkehr), ist folgendes zu bemerken:

— Einerseits akzeptiert der Ausschuß den von der Kommission vorgesehenen Ausschluß, da er sich der Schwierigkeit bewußt ist, in dieser ersten Phase die für die betreffenden Bereiche getätigten Ausgaben buchungsmäßig genau zu erfassen.

— Andererseits ist zu beachten, daß diese „Kontaktzonen“ zur Infrastruktur gehören und daß es notwendig ist, genaue Angaben über die durch sie verursachten Ausgaben zu erhalten. Will man die Abgeltung der Wegebenutzung erreichen, so impliziert dies auch eine gerechte Verteilung der Belastung auf die Benutzer. Insoweit erübrigt sich eine nähere Begründung dafür, daß auch diesbezüglich Informationen verfügbar sein müssen.

Der Ausschuß hofft jedenfalls zuversichtlich, daß für die Erfassung der Ausgaben für diese „Kontaktzonen“ möglichst bald eine zufriedenstellende Lösung gefunden wird. Im übrigen ist er sich darüber klar, daß das Problem der „Kontaktzonen“ mit dem Luftverkehr und der Seeschifffahrt nicht gelöst werden kann, solange diese Verkehrsträger nicht in die gemeinsame Verkehrspolitik einbezogen sind.

5. Nach Auffassung des Ausschusses werden außerdem auch Daten über die Ausgaben für Uferbefestigungen und andere Kunstbauten notwendig sein, da angesichts der besonderen Aspekte der Polyvalenz vieler Binnenschiffstraßen nicht außer acht gelassen werden darf, daß diese nicht ausschließlich von Verkehrsunternehmen benutzt werden.

⁽¹⁾ ABl. Nr. 102 vom 29. 6. 1964, S. 1599/64.

II. BESONDERE BEMERKUNGEN

Artikel 1

Der Ausschuß nimmt zur Kenntnis, daß sich nach der Auffassung der Kommission eine Verbuchung der bezahlten Zinsen mit einer Verbuchung der Investitionsausgaben überschneiden würde: Diese beiden Erfassungsmethoden führten ohnehin zu denselben Ergebnissen, da der Realwert einer zur Finanzierung einer Investitionsausgabe bestimmten Anleihe — sofern diese im Inland aufgenommen werde — ex definitione mit der betreffenden Ausgabe übereinstimme. Auch was den die Allgemeinheit belastenden Gesamtbetrag anbelange, seien beide Lösungen gleichwertig.

Er weist jedoch darauf hin, daß das Problem der Zinslasten für die in der Vergangenheit aufgenommenen Anleihen weiterhin eine wichtige Rolle spielen wird. Aus diesem Grunde ersucht er die Kommission, unverzüglich Vorschläge auszuarbeiten, um für dieses Problem eine zufriedenstellende Regelung zu finden.

Artikel 2

Der Ausschuß weist darauf hin, daß die Binnenschiffswege der Klasse 0 in gewissen Mitgliedstaaten einen nicht zu unterschätzenden Teil des gesamten Wasserstraßennetzes ausmachen. Da nach der Erfahrung verschiedener Mitgliedstaaten die Erfassung der Ausgaben für die Wasserstraßen seines Erachtens kein unüberwindliches Problem darstellen dürfte, schlägt er vor, die in Buchstabe c) enthaltene Ausnahme zu streichen.

Artikel 3

Absatz 1 — Buchstabe b)

Der Ausschuß bemerkt, daß der Begriff „ihrer Art und ihrer Klasse nach“ in der Begründung zum Verordnungsvorschlag deutlicher zum Ausdruck kommt, da dort die Formulierung „je nach ihren technischen und wirtschaftlichen Daten“ verwendet wird. Er empfiehlt daher diesen Satzteil in den Wortlaut von Absatz 1 Buchstabe b) aufzunehmen. Dadurch würde klar zum Ausdruck gebracht, daß eine Unterscheidung zwischen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen notwendig ist. Dieser Unterscheidung mißt er große Bedeutung bei, da sich das Problem der Polyvalenz vornehmlich bei natürlichen Wasserstraßen stellt.

Absatz 2

Obschon die Gefahr besteht, daß in den verschiedenen Mitgliedstaaten die gesonderten Konten für die in Absatz 2 angesprochenen Wegeanlagen nicht nach denselben Prinzipien geführt werden, erscheint es nicht möglich, auf Gemeinschaftsebene die Anwendung eines einzigen Systems für die Erfassung der Ausgaben vorzusehen. Daher muß jeder einzelne

Staat die Möglichkeit haben, nach Maßgabe der konkreten Gegebenheiten selbst festzulegen, welche Methoden in jedem einzelnen Fall am besten geeignet sind, um vollständige Angaben über die Wegeausgaben zu erhalten.

Der Ausschuß weist darauf hin, daß die in den Mitgliedstaaten belassene Freiheit hinsichtlich der Art und Weise der Erfassung der betreffenden Ausgaben auf Grund von Artikel 7 begrenzt ist. Er ist sich dabei bewußt, daß eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die in Artikel 3 Absatz 2 angeführten Vorschriften der Kommission zur Kenntnis zu bringen, verfahrensmäßig die schwächste Form einer Koordinierung darstellt.

Damit kein Zweifel daran entstehen kann, daß auch für die hier angesprochenen Ausgaben im Wege einer Koordinierung eine Gleichmäßigkeit der Buchführungen erreicht werden muß, schlägt er vor, den letzten Satz von Absatz 2 in folgender Weise zu ergänzen: „Die Mitgliedstaaten bringen der Kommission *im Hinblick auf die in Artikel 7 vorgesehene Koordinierung* die entsprechenden Vorschriften zur Kenntnis.“

Artikel 4

Nach Ansicht des Ausschusses darf nicht übersehen werden, daß für die in Artikel 3 Absatz 1 und 2 genannten Verkehrswege eine Buchführungspflicht besteht. Daher schlägt er vor, diesen Gedanken im Wortlaut von Artikel 4 wie folgt zum Ausdruck zu bringen:

„Für sämtliche in Artikel 3 Absatz 1 und 2 angesprochenen Verkehrswege erfolgt die Erfassung der Ausgaben gemäß den in Anlage 2 enthaltenen Schemata.“

Artikel 5

Absatz 2 — Buchstabe c)

Der Ausschuß schlägt vor, die in Buchstabe c) genannte Frist in folgender Weise abzuändern:

1. Noch vor dem 1. Januar 1970, dem Termin, von dem an die in dieser Verordnung vorgesehene Buchführung zwingend vorgeschrieben ist, sollten die ersten schematischen Gruppierungen festgelegt werden.
2. Vor dem 1. Januar 1972 sollten die genannten schematischen Gruppierungen unter Zugrundelegung der im Rechnungsjahr 1970 eingegangenen Angaben angepaßt und endgültig festgelegt werden.

ANLAGE 1

B. STRASSE

Der Ausschuß nimmt die Erklärung der Kommission zur Kenntnis, wonach u. a. die Buchhaltung über die Ausgaben für die deutschen „Landstraßen“ und die

französischen „chemins départementaux“ noch nicht vorgeschrieben wird, da vorerst noch keine vergleichbare Buchführung über die Wegeausgaben in allen Bundesländern und in allen Departements besteht. Seines Erachtens bietet sich der Kommission in dieser Hinsicht eine Koordinierungsaufgabe. Sie sollte daher nicht zögern, gemäß Artikel 8 dem Rat eine Ergänzung der betreffenden Anlage vorzuschlagen, damit künftig für alle Mitgliedstaaten dasselbe System gilt.

C. WASSERSTRASSEN

Damit eine unnötige doppelte Verweisung vermieden wird, schlägt der Ausschuß vor, in den Abschnitten „Französische Republik“ und „Königreich der Niederlande“ die Worte „der in Artikel 2 Buchstabe c) genannten Klassifizierung“ zu ersetzen durch die Formulierung: „der Klassifizierung des Programms der Verkehrstatistik der Europäischen Gemeinschaften“.

ANLAGE 2

Nach Ansicht des Ausschusses empfiehlt sich eine gewisse Analogie zwischen den Posten, die für die verschiedenen Verkehrsträger unter „Investitionsausgaben“ und unter „laufende Ausgaben“ aufgeführt werden.

Der Ausschuß lenkt die Aufmerksamkeit der Kommission darauf, daß für die Berechnung der Grenzkosten der Benutzung künftig bei den Investitionsausgaben unterschieden werden müßte zwischen dem Teil, der zur Erneuerung bestehender Verkehrswege verwendet wird, und dem Teil, der auf den Ausbau bestehender Wegeanlagen entfällt. Erweist sich diese Unterscheidung als möglich, so ergeben sich dadurch selbstverständlich auch Konsequenzen für die Art der Erfassung dieser Ausgaben.

A. EISENBAHNEN

Zu Abschnitt 1: Investitionsausgaben

Der Ausschuß betont, daß die Verpflichtung zur Verbuchung der unter Posten 17.0 genannten Ausgaben keineswegs bedeuten kann, daß diese Beträge als eine Investitionsausgabe der Eisenbahnen zu betrachten

sind; diese Verbuchung hat lediglich den Zweck, die unter Posten 17.1 zu erfassenden Ausgaben besser abzugrenzen.

Zu Abschnitt 2: Laufende Ausgaben

Der Ausschuß vertritt die Ansicht, daß in Abschnitt 2 „laufende Ausgaben“ bei den Aufwendungen für Kunstbauten dieselbe Aufschlüsselung vorgenommen werden sollte wie in Abschnitt 1 „Investitionsausgaben“. Daher sollte bei den Posten 21 und 22 nach derselben Methode vorgegangen werden wie bei Posten 12.

B. STRASSE

In bezug auf die in Abschnitt 1 genannten „Investitionsausgaben“ sowie die in Abschnitt 2 genannten „laufenden Ausgaben“ ist der Ausschuß der Ansicht, daß sich für die in diesem Teil des Schemas erfaßten Posten noch verschiedene Klarstellungen und Nuancierungen empfehlen; so wäre es möglich, hinsichtlich der Erfassung der Investitionsausgaben z. B. auch folgende Aufschlüsselung vorzusehen:

- Investitionen für neue Wegeanlagen (neue Entlastungsstraßen)
- Verbreiterungsarbeiten (Erhöhung der Kapazität)
- Verstärkung der Straße: insbesondere periodische Verstärkungsarbeiten
- Straßenführungsarbeiten auf kurzen Strecken.

Der Ausschuß nimmt im übrigen die Erklärung der Vertreter der Kommission zur Kenntnis, daß die Personalkosten in den einzelnen Posten erfaßt sind.

C. WASSERSTRASSE

Zu Abschnitt 1: Investitionsausgaben

Der Ausschuß schlägt vor, in den Posten 10, 11 und 14 zwischen natürlichen Wasserstraßen (Flüssen) und künstlichen Schiffahrtswegen (Kanälen) zu unterscheiden, was bei dem Posten 14.4 bereits geschehen ist.

Geschehen zu Brüssel am 26. Februar 1969.

*Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses*

Mathias BERNIS

ANHÖRUNG DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

zu einem Vorschlag für eine erste Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge

A. BITTE UM STELLUNGNAHME

Der Rat hat auf seiner 45. Tagung am 30. Juli 1968 beschlossen, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des Vertrages zur Gründung der EWG zu dem eingangs genannten Vorschlag anzuhören.

Die Bitte um Stellungnahme wurde dem Präsidenten des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom Präsidenten des Rates mit Schreiben vom 30. Juli 1968 übermittelt.

B. ANHÖRUNG ZU FOLGENDEM TEXT

Der Text, der Gegenstand der Stellungnahme war, ist im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 95 vom 21. September 1968, Seite 44, veröffentlicht worden.

C. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat auf seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 in Brüssel folgende Stellungnahme zu dem in Abschnitt B aufgeführten Text mit 67 Stimmen der 78 anwesenden oder vertretenen Mitglieder bei 6 Gegenstimmen und 5 Stimmenthaltungen angenommen.

Diese Stellungnahme lautet wie folgt:

DER WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS —

gestützt auf das Ersuchen des Ministerrats der Europäischen Gemeinschaften vom 30. Juli 1968 um Abgabe einer Stellungnahme zu dem „Vorschlag einer ersten Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge“,

gestützt auf den Beschluß seines Präsidiums vom 17. Juli 1968, gemäß Artikel 22 und 23 der Geschäftsordnung die fachliche Gruppe für Verkehr federführend und die fachliche Gruppe für Wirtschaftsfragen mitberatend mit der Vorbereitung der Arbeiten zu beauftragen,

gestützt auf Artikel 75 und 99 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf seine Stellungnahme zu dem „Vorschlag für die Entscheidung des Rates über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen“,

gestützt auf die zusätzliche Stellungnahme der fachlichen Gruppe für Wirtschaftsfragen,

gestützt auf den vom Berichterstatter, Herrn Canonge, vorgelegten Bericht sowie auf die Stellungnahme der fachlichen Gruppe für Verkehr,

gestützt auf die Beratungen anlässlich seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 (Sitzung vom 26. Februar),

in Erwägung, daß die Rechtsvorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten über die Besteuerung der Nutzfahrzeuge im Interesse des Gemeinsamen Marktes harmonisiert werden müssen,

in Erwägung, daß es wünschenswert ist, die Besteuerung der Kraftfahrzeuge auf zuverlässige wirtschaftliche Grundlagen zu stützen, damit zwischen den auf die einzelnen Fahrzeugkategorien zu erhebenden Abgaben und den durch jede einzelne Kategorie verursachten Verkehrswegekosten Relationen hergestellt werden können,

in Erwägung, daß die Anlastung der Wegekosten ein ausschlaggebender Faktor für die angestrebte Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsbereich ist,

in Erwägung, daß das Endziel einer solchen Harmonisierung darin bestehen muß, jedem Benutzer der Verkehrswege die von ihm verursachten Wegekosten anzulasten,

in Erwägung, daß die vorgeschlagene Maßnahme den Weg ebnet für eine endgültige Regelung des Problems

der Anlastung der Wegekosten, obwohl sie nur die Nutzfahrzeuge betrifft und auch nur die Harmonisierung der Strukturen der Steuern vorsieht —

GIBT FOLGENDE STELLUNGNAHME AB:

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß billigt grundsätzlich den „Vorschlag für eine erste Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge“ vorbehaltlich nachstehender Bemerkungen und Änderungsvorschläge:

I. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

1. Zielsetzungen des Richtlinienvorschlags

Der Ausschuß erkennt die Berechtigung der zwei Ziele an, die sich die Kommission mit ihrem Vorschlag gesetzt hat, d. h. eine wirtschaftlich besser vertretende Orientierung der Wahl zwischen den Fahrzeugtypen einerseits und eine Annäherung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsbereich andererseits.

Was das *erste Ziel* angeht, hängt nach Ansicht des Ausschusses die Orientierung der Wahl zwar von den Berechnungen ab, die die Verkehrsnutzer auf Grund der nach dem Kommissionsvorschlag zu schaffenden Struktur anstellen können; der Orientierungseffekt wird jedoch seines Erachtens in einem gewissen Maße durch den absoluten Betrag der tatsächlich erhobenen Abgaben bestimmt.

Das bedeutet, daß der Abstand zwischen den „theoretischen Abgaben“ (Differenz zwischen der Summe der Grenzkosten der Benutzung und der Summe der Treibstoffsteuern) bei steigenden tatsächlichen Abgaben relativ abnimmt.

Dieser letzten Bemerkung kommt insofern besondere Bedeutung zu, als es den Staaten überlassen bleibt, die Höhe der Abgaben festzusetzen.

Der Ausschuß gibt daher der Hoffnung Ausdruck, daß die Mitgliedstaaten nicht eine Änderung der Steuerstruktur zum Vorwand nehmen, um das Gesamtaufkommen der Abgaben zu erhöhen, ohne daß diese Maßnahme durch eine Veränderung der Wegekosten begründet wäre.

Was das *zweite Ziel* angeht, d. h. die Annäherung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, so sieht der Ausschuß sich außerstande zu beurteilen, inwieweit es mit dem Richtlinienvorschlag erreicht werden kann, da die vorgesehenen Bestimmungen nur den Straßenverkehr betreffen.

Für die anderen Verkehrsträger liegen auf Gemeinschaftsebene keine abschließenden Daten vor, die eine Beurteilung ihrer Situation in bezug auf die An-

lastung der Wegekosten ermöglichen würden, wenn auch diesbezüglich teilweise schon Maßnahmen ergriffen wurden, und zwar insbesondere für die Eisenbahnen.

Die Möglichkeit bleibt bestehen, daß die bis zur vollständigen Harmonisierung vorgenommenen teilweisen und stufenweisen Harmonisierungen gewisse Verzerrungen zwischen den Verkehrsträgern zeitweilig noch verstärken.

Ferner kann die Tatsache, daß den Mitgliedstaaten die Möglichkeit belassen wird, die absolute Höhe der Abgaben zu bestimmen, in einigen Staaten diese Verzerrungen noch verschlimmern. Dies könnte dann besonders nachteilig für die Verkehrsnutzer sein, wenn ihre Wahl lediglich auf zwei Verkehrsträger (Straße und Schiene) beschränkt ist.

Diese Bemerkungen unterstreichen nach Auffassung des Ausschusses, wie wichtig es ist, daß die Endphase der gemeinsamen Verkehrspolitik bald erreicht wird.

2. Auswirkungen der Richtlinie

Zunächst einmal ist hier zu klären, wie sich die Richtlinie auf die Steuerstrukturen in den sechs Mitgliedstaaten auswirken könnte.

Der Ausschuß äußert zwar sein Bedauern darüber, daß es nicht möglich war, von der Kommission zahlenmäßige Angaben zu erhalten, die es ihm erlaubt hätten, sich von den praktischen Auswirkungen der Richtlinie eine Vorstellung zu machen; er erkennt jedoch an, daß das schwierige Problem der Anlastung der Wegekosten eben nur stufenweise gelöst werden kann, und ist der Ansicht, daß die Richtlinie den Weg ebnet für die endgültige Regelung dieses Problems.

3. Besteuerung des Verkehrssektors

Der Ausschuß hält sich für verpflichtet, an dieser Stelle seine grundsätzliche Konzeption zur Besteuerung des Verkehrssektors zu entwickeln. Seines Erachtens muß eine klare Unterscheidung zwischen speziellen Abgaben und generellen Abgaben (Steuern) getroffen werden.

Die speziellen Abgaben sind nicht als Steuern anzusehen; in diesem Falle stellen sie eine Gebühr für die Benutzung der Verkehrswege durch Nutzfahrzeuge dar.

Damit stellt sich die Frage nach einer etwaigen — vollständigen oder teilweisen — Zweckbindung der speziellen Abgaben für die Bestreitung der Wegekosten.

An generellen Abgaben (Steuern) dürfen dem Verkehrssektor nur jene auferlegt werden, die auch die anderen Wirtschaftsbereiche zu entrichten haben. Die

Entscheidung des Rates Nr. 65/271/EWG vom 13. Mai 1965, die in Verbindung mit der ersten Richtlinie des Rates über die Mehrwertsteuer erlassen wurde, sieht im übrigen vor, daß die Mehrwertsteuer, die in allen Mitgliedstaaten spätestens bis zum 1. Januar 1970 einzuführen ist, von diesem Zeitpunkt an alle Steuern auf den Güterverkehr ersetzen wird, die den Charakter einer Umsatzsteuer haben.

Hinsichtlich der Autobahnbenutzungsgebühren hält es der Ausschuß für angezeigt, sie entweder bei der Bestimmung der in dem Richtlinienentwurf vorgesehenen Abgabe zu berücksichtigen oder aber ihre Rückvergütung vorzusehen. In beiden Fällen ist eine genaue Kenntnis der Struktur dieser Gebühren erforderlich.

II. BEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Artikel 3

Buchstabe b)

Bei den Nutzfahrzeugen, die wahlweise oder gleichzeitig zur Personen- und Güterbeförderung benutzt werden können, sollten nach Ansicht des Ausschusses nur diejenigen aus der Richtlinie ausgenommen werden, deren *zulässige Nutzlast* 700 kg nicht übersteigt.

Artikel 5

Der Ausschuß regt an, daß in diesem Artikel durch Einfügung der Worte „im Sinne von Artikel 4“ auf Artikel 4 Bezug genommen wird.

Nach diesem Artikel ist der Steuertatbestand gegeben, wenn ein Nutzfahrzeug auf öffentlichen Wegen verkehrt.

Da nicht nur Fahrzeuge, die auf öffentlichen Wegen verkehren, sondern auch solche, die dort abgestellt werden, der Allgemeinheit Kosten verursachen (etwa Verkehrsstauungskosten), schlägt der Ausschuß vor, Artikel 5 wie folgt zu fassen:

„Der Steuertatbestand für die Benutzung der Straßen *im Sinne von Artikel 4* ist gegeben, wenn das Nutzfahrzeug *sich* auf öffentlichen Wegen *befindet*.“

Artikel 6

Der Ausschuß regt an:

1. diesen Artikel in Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 aufzunehmen;
2. im Interesse eines logischen Aufbaus Artikel 8 zu Artikel 6 werden zu lassen.

Artikel 7

Absatz 1 — Unterabsatz 1

Nach Ansicht des Ausschusses ist der Ausdruck „je nach der Verwendung“ zu ungenau und sollte daher gestrichen werden. Absatz 1 dieses Artikels wäre statt dessen wie folgt zu formulieren:

„(1) Für die Abgabe für die Benutzung der Straßen werden *für die Fahrzeuge, die im Güterverkehr verwendet werden, für Fahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen, und für die übrigen Nutzfahrzeuge* getrennte Steuertarife erstellt.“

Neuer Unterabsatz 4

Der Ausschuß schlägt vor, einen 4. Unterabsatz anzufügen, der den ganzen Artikel 6 wiedergibt, wobei lediglich der Anfang wie folgt abzuändern wäre:

„*Innerhalb einer jeden Fahrzeugkategorie* ist die Bemessungsgrundlage . . .“

Absatz 3

Die Sätze der Abgabe für die Benutzung der Straßen sollten nach Gesamtgewichtsstufen *von einer Tonne* differenziert werden.

Artikel 9

Absatz 2

Nach Ansicht des Ausschusses wäre es offensichtlich notwendig, auch für die mit Buchstabe a) angesprochenen Ausgaben Begriffsbestimmungen festzulegen; das betrifft die

- Ausgaben für die Unterhaltung,
- Ausgaben für die Erneuerung,
- Ausgaben für den Betrieb,
- Ausgaben für die Verwaltung.

Seines Erachtens werden sich diese Begriffsbestimmungen aus den Methoden der Musteruntersuchung oder aus jeder sonstigen Methode ergeben, die der Rat an deren Stelle setzen sollte.

Absatz 3

Der Ausschuß macht den Rat und die Kommission auf die Notwendigkeit aufmerksam, für die Ermittlung der Grenzkosten der Erhaltung (Unterhaltung und Erneuerung) die einer Achslast entsprechende Potenzzahl auf der Grundlage von Versuchen zu bestimmen, die auf „gut dimensionierten“ Fahrbahnen durchgeführt wurden.

Für die Annahme der Richtlinie ist es nach Ansicht des Ausschusses eine selbstverständliche Voraussetzung

zung, daß der Rat die durch die Musteruntersuchung festgelegten Methoden billigt oder aber sie durch andere Methoden ersetzt.

Artikel 10

Der Ausschuß bejaht die von der Kommission vorgeschlagene Regelung, die dann, wenn eine höhere finanzielle Belastung als die Grenzkosten der Benutzung auferlegt wird, zu einer gleichmäßigen Verteilung dieses „Zuschlags“ auf die verschiedenen Fahrzeugkategorien führt.

Diese Regelung wird dem verfolgten Ziel, d. h. der Anlastung der von ihnen verursachten Wegekosten auf die einzelnen Fahrzeugkategorien, am meisten gerecht.

Ergeben sich bei der Berechnung der Beträge nach Artikel 9 Absatz 1 c) negative Werte, ist also, bezogen auf die einzelnen Steuerklassen, die Summe der Treibstoffsteuern höher als die Summe der Grenzkosten der Benutzung, so dürfte es angebracht sein, für die Festsetzung der Abgabensätze ein Verfahren anzustreben, durch das gewährleistet werden soll, daß die Abgaben für die Gesamtheit der Fahrzeuge nicht aus Gründen erhöht werden, die von einer Beurteilung der Kosten der Straßenbenutzung unabhängig sind.

Artikel 12

Nach Ansicht des Ausschusses wäre Absatz c) wie folgt abzufassen:

„c) *die Baumaschinen, die für die Arbeiten auf der Baustelle dienen*, einschließlich aller Fahrzeuge, die für Zwecke eines Bauunternehmens besonders geeignet sind und *normalerweise nicht für den Güter- oder Personenkraftverkehr verwendet werden.*“

Nach dem Dafürhalten des Ausschusses sollten die dem Personenverkehr dienenden Nutzfahrzeuge von der Zahlung der Abgabe für die Benutzung der Straßen befreit werden, da sich bei ihnen das Problem der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen nicht in gleicher Weise und nicht mit derselben Dringlichkeit wie für den Güterverkehr stellt.

Diese Frage müßte wiederaufgegriffen werden, wenn es darum geht, die gesamten Kosten auf sämtliche Verkehrsnutzer, einschließlich der Personenkraftwagen, zu verteilen.

Der Ausschuß erachtet es für notwendig, Artikel 13 entsprechend abzuändern.

Artikel 13

Der Ausschuß macht darauf aufmerksam, daß die jedem Mitgliedstaat belassene Möglichkeit, Befreiungen, Ermäßigungen oder Erhöhungen vorzunehmen, die Gefahr in sich birgt, die ganze Struktur der Abgabe in Frage zu stellen und Diskriminierungen hervorzurufen.

Aus diesem Grund schlägt er vor, Absatz 1 Unterabsatz 1 dieses Artikels dahingehend strenger abzufassen, daß für geplante Ermäßigungen, Erhöhungen oder Befreiungen die vorherige Zustimmung an Stelle der bloßen Anhörung der Kommission vorgesehen wird.

Hinsichtlich Absatz 2 sollte nach Ansicht des Ausschusses die vorherige Anhörung der Kommission vorgesehen werden.

Er erinnert in Verbindung mit diesem Artikel an seine Darlegungen zu den Wegegebühren im Rahmen der „Allgemeinen Bemerkungen“.

Der Ausschuß ist ferner der Auffassung, daß für die gemischten Beförderungen Schiene — Straße Rückvergütungsmodalitäten vorgesehen werden müßten, um der Tatsache Rechnung zu tragen, daß sie teilweise auf den Verkehrswegen der Eisenbahn erfolgen.

Schließlich schlägt der Ausschuß vor, den zweiten Unterabsatz von Absatz 1 wie folgt zu ergänzen:

„... sich auf die in Artikel 9 Absatz 1 genannten Grunddaten stützen *und durch die Art der Verwendung oder die technischen Verwendungsmöglichkeiten des Fahrzeugs gerechtfertigt sein.*“

Artikel 18

Für den Fall, daß ein Unternehmen über einen Lastwagen und mehrere Anhänger verfügt, sollten nach Ansicht des Ausschusses die gleichen Bestimmungen wie für die Sattleinheiten gelten.

Artikel 20

Der Ausschuß hält es für wünschenswert, daß außer den Regierungssachverständigen auf einzelstaatlicher sowie auf gemeinschaftlicher Ebene auch Vertreter der verschiedenen interessierten Kreise an den Arbeiten über die Wegekosten beteiligt werden.

Geschehen zu Brüssel am 26. Februar 1969.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
Mathias BERNIS

ANHANG

zur Stellungnahme mit den vom Ausschuß während der Beratungen abgelehnten Änderungsanträgen

1. Folgender Änderungsantrag wurde mit 38 gegen 18 Stimmen bei 4 Enthaltungen abgelehnt:

„Artikel 9

Es wird angeregt, folgenden Wortlaut einzufügen:

Absatz 1

Der Ausschuß gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die Mitgliedstaaten die Änderung der Struktur der Abgaben für die Benutzung der Verkehrswege nicht zum Vorwand nehmen, um die Steuerlast für jede Kategorie von Fahrzeugen in einem Maße zu erhöhen, das über die von ihnen verursachten Wegekosten hinausgeht.“

2. Nachstehender Änderungsantrag wurde mit 22 gegen 10 Stimmen bei 28 Enthaltungen abgelehnt:

„Artikel 12

Es wird angeregt, die drei Absätze zu streichen, die diesen Artikel betreffen.“

ANHÖRUNG DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

zum Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Änderung einiger Bestimmungen der Entscheidung Nr. 65/270/EWG des Rates vom 13. Mai 1965 zur Anwendung von Artikel 4 der Entscheidung Nr. 64/389/EWG des Rates vom 22. Juni 1964 zur Durchführung einer Enquete über die Wegekosten des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs

A. BITTE UM STELLUNGNAHME

Der Rat hat auf seiner 46. Tagung am 23. und 24. September 1968 beschlossen, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des Vertrages zur Gründung der EWG zu dem genannten Vorschlag anzuhören.

Die Bitte um Stellungnahme wurde dem Präsidenten des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom Präsidenten des Rates mit Schreiben vom 24. September 1968 übermittelt.

B. TEXT, ZU DEM EINE STELLUNGNAHME ERBETEN WURDE

Der Text, zu dem eine Stellungnahme erbeten wurde, ist im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 123 vom 26. November 1968, Seite 1, veröffentlicht worden.

C. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat auf seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 in Brüssel folgende Stellungnahme zu dem in Abschnitt B aufgeführten Text einstimmig angenommen (die Einstimmigkeit bezieht sich auf die 73 anwesenden oder vertretenen Mitglieder).

Die Stellungnahme lautet wie folgt:

DER WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS —

gestützt auf das Schreiben des Präsidenten des Ministerrats vom 24. September 1968, mit dem er um Abgabe einer Stellungnahme ersucht wurde zu dem „Vorschlag einer Entscheidung des Rates zur Änderung einiger Bestimmungen der Entscheidung Nr. 65/270/EWG des Rates vom 13. Mai 1965 zur Anwendung von Artikel 4 der Entscheidung Nr. 64/389/EWG des Rates vom 22. Juni 1964 zur Durchführung einer Enquete über die Wegekosten des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs“,

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

gestützt auf den von seinem Präsidium am 24. September 1968 gemäß Artikel 23 der Geschäftsordnung gefaßten Beschluß, die fachliche Gruppe für Verkehr mit der Ausarbeitung einer Stellungnahme zu diesem Vorschlag zu beauftragen,

gestützt auf seine Stellungnahme zu der „Denkschrift der EWG-Kommission über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik“,

gestützt auf seine Stellungnahme zu dem „Bericht über die gemeinsame Verkehrspolitik auf dem Gebiet der Infrastruktur-Investitionen“ und zu dem „Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über die Aktion der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Infrastruktur-Investitionen für den Verkehr“⁽¹⁾,

gestützt auf seine Stellungnahme zu dem „Vorschlag einer Entscheidung des Rates bezüglich der Durchführung einer Enquete zur Ermittlung der Wegekosten der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt“⁽²⁾,

gestützt auf die Stellungnahme der fachlichen Gruppe für Verkehr,

gestützt auf den vom Berichterstatter, Herrn Bodart, vorgelegten Bericht der fachlichen Gruppe für Verkehr,

gestützt auf die Beratungen anlässlich seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 (Sitzung am 26. Februar),

in Erwägung, daß die gemeinsame Verkehrspolitik notwendigerweise auf vollständigen und detaillierten, in allen Mitgliedstaaten für die drei Verkehrsträger nach einheitlichen Methoden ermittelten zahlenmäßigen Angaben über die Wegekosten beruhen muß,

in Erwägung insbesondere der Notwendigkeit, jedem Verkehrsnutzer den ihm zuzurechnenden Anteil an den Wegekosten anzulasten,

in Erwägung, daß die hierfür unentbehrlichen zusätzlichen Unterlagen durch eine Enquete über die Wegekosten in Stadtgebieten beschafft werden können und daß eine derartige Enquete in der Entscheidung Nr. 65/270/EWG des Rates vorgesehen wurde, deren Bestimmungen nun teilweise angeändert werden müßten, damit sie vervollständigt und zur Berechnung des Entgelts für die Verkehrswegebenutzung verwendbar wird —

GIBT FOLGENDE STELLUNGNAHME AB:

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß billigt den Entscheidungsentwurf, sofern er keine Verzögerung bei der Durchführung der Enquete über die Wegekosten in Stadtgebieten verursacht, die bereits in Artikel 4 Absatz 1 b) Ziffer iii der Entscheidung Nr. 65/270/EWG des Rates vom 13. Mai 1965 vorgesehen ist.

Er stellt fest, daß die letztgenannte Entscheidung keineswegs unvereinbar mit dem nun vorliegenden Entwurf ist und so lange gelten wird, bis dieser vom Rat verabschiedet ist.

Demgemäß vertritt er die Auffassung, daß Artikel 4 der Entscheidung vom 13. Mai 1965 eine hinreichende Rechtsgrundlage bietet, um die Enquete über die Wegekosten in Stadtgebieten einzuleiten, ohne die Annahme des nun vorliegenden Entwurfs abzuwarten.

Geschehen zu Brüssel am 26. Februar 1969.

*Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses*
Mathias BERNS

⁽¹⁾ ABl. Nr. 63 vom 13. 4. 1965, S. 947/65.

⁽²⁾ ABl. Nr. 102 vom 29. 6. 1964, S. 1599/64.

ANHÖRUNG DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

zum Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über die Anpassung der bilateralen Kontingente und der Zahl der Transitgenehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

A. BITTE UM STELLUNGNAHME

Der Rat hat auf seiner 46. Tagung am 23. und 24. September 1968 beschlossen, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des Vertrages zur Gründung der EWG zu dem genannten Vorschlag anzuhören.

Die Bitte um Stellungnahme wurde dem Präsidenten des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom Präsidenten des Rates mit Schreiben vom 24. September 1968 übermittelt.

B. TEXT, ZU DEM EINE STELLUNGNAHME ERBETEN WURDE

Der Text, zu dem eine Stellungnahme erbeten wurde ist im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 123 vom 26. November 1968, Seite 2, veröffentlicht worden.

C. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat auf seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 in Brüssel folgende Stellungnahme zu dem in Abschnitt B aufgeführten Text einstimmig angenommen (die Einstimmigkeit bezieht sich auf die 75 anwesenden oder vertretenen Mitglieder).

Die Stellungnahme lautet wie folgt:

DER WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS —

gestützt auf das Schreiben des Präsidenten des Ministerrats vom 24. September 1968, mit dem er um Abgabe einer Stellungnahme zu dem „Vorschlag einer Entscheidung des Rates über die Anpassung der bilateralen Kontingente und der Zahl der Transitgenehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten“ ersucht wurde,

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

gestützt auf den Beschluß seines Präsidiums vom 24. September 1968, gemäß Artikel 23 der Geschäftsordnung die fachliche Gruppe für Verkehr mit der Ausarbeitung einer Stellungnahme zu diesem Vorschlag zu beauftragen,

gestützt auf seine Stellungnahme zu der „Denkschrift der EWG-Kommission über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik“,

gestützt auf seine Stellungnahme zu dem Vorschlag für die Verordnung des Rates über die Bildung eines Gemeinschaftskontingents für den Güterkraftverkehr innerhalb der Gemeinschaft und das dabei anzuwendende Verfahren,

gestützt auf die Stellungnahme der fachlichen Gruppe für Verkehr,

gestützt auf den vom Berichterstatter, Herrn Renaud, vorgelegten Bericht der fachlichen Gruppe für Verkehr,

gestützt auf die Beratungen anlässlich seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 (Sitzung am 26. Februar),

in Erwägung, daß sich die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik auf dreifacher Ebene, und zwar in den Bereichen der gemeinschaftlichen Integration des Verkehrswesens, der Marktordnung und der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen gleichmäßig, ausgewogen und parallel vollziehen muß,

in Erwägung, daß bis zum Inkrafttreten einer allgemeinen Gemeinschaftsregelung für den Zugang zum Markt im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten bestimmte vorübergehende Maßnahmen unabdingbar sind,

in Erwägung, daß der Ministerrat in seinem Beschluß vom 14. Dezember 1967 für einen Zeitraum von drei Jahren die Frage der Anpassung der bila-

teralen Kontingente von der Verordnung über die Bildung eines Gemeinschaftskontingents, das sich nunmehr auf 1200 Genehmigungen beläuft, abtrennte,

in Erwägung, daß nun, da die Zollunion vollendet ist, das Fehlen von gemeinschaftlichen Vorschriften über die Anpassung der bilateralen Kontingente verhindern kann, daß der Güterkraftverkehr mit der durch den wachsenden Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten bedingten Nachfrageentwicklung in diesem Bereich in Einklang bleibt, wobei diese Entwicklung im Rahmen der Gesamtnachfrage nach Beförderungsleistungen gesehen werden muß —

GIBT FOLGENDE STELLUNGNAHME AB:

Der Ausschuß billigt den „Vorschlag einer Entscheidung des Rates über die Anpassung der bilateralen Kontingente und der Zahl der Transitgenehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten“ vorbehaltlich nachstehender Bemerkungen und Änderungsvorschläge:

I. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

Der Ausschuß begrüßt die Initiative der Kommission, die vom Ministerrat hinsichtlich der Bildung und des Funktionierens des Gemeinschaftskontingents festgelegte Regelung durch eine Aktion zu ergänzen, welche die Anpassung der bilateralen Kontingente zum Ziel hat.

Ein rasches Vorgehen auf diesem Gebiet ist erforderlich, um die Einführung der gemeinsamen Verkehrspolitik zu beschleunigen, bei deren Gestaltung große Verzögerungen entstanden sind, die der Ausschuß bereits bei zahlreichen Anlässen bedauerte.

In Erwartung einer umfassenderen Regelung in diesem Bereich, die einmal die erforderlichen Voraussetzungen schafft, um im gesamten Gemeinschaftsbereich die Anwendung einer ähnlichen Regelung des Kraftverkehrs wie in den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, und die zum anderen auch in diesem Sektor die Vertragsgrundsätze zur Wirkung bringt, hält der Ausschuß es für unerlässlich, daß die Vorschriften auf dem Gebiet

- der Beseitigung der Doppelbesteuerung bei Kraftfahrzeugen,
 - der Harmonisierung der Strukturen der Nutzfahrzeugbesteuerung,
 - der schrittweisen Angleichung der Dieselölsteuern und
 - der sozialen Harmonisierung
- rasch zur Anwendung gebracht werden.

Die bilateralen Kontingente stellen eine wichtige Handhabe dar, um zu vermeiden, daß sich für den Warenverkehr in der Praxis Hindernisse ergeben, welche die Gemeinschaftsinstitutionen im Hinblick auf die Errichtung einer echten Wirtschaftsunion auszuräumen haben.

Es entspricht daher der Logik, daß die Kommission im Rahmen der notwendigen Bestrebungen tätig wird, die bilateralen Kontingente ständig den tatsächlichen Marktverhältnissen und der durch das Inkrafttreten der Zollunion bedingten Entwicklung anzupassen.

In diesem Zusammenhang verweist der Ausschuß auf die tiefe Enttäuschung, die in wachsendem Maße sowohl bei den Verkehrsunternehmern als auch bei den Verkehrsnutzern angesichts der Schwierigkeiten anzutreffen ist, die — selbst zehn Jahre nach dem Inkrafttreten der Verträge — zumindest in einigen der sechs Mitgliedstaaten noch immer zu überwinden sind, um Genehmigungen für den Transit durch ihr Hoheitsgebiet bzw. für den Güterkraftverkehr aus oder nach anderen Mitgliedstaaten zu erhalten.

II. BESONDERE BEMERKUNGEN

Artikel 1

Der Ausschuß stellt fest, daß durch den Wortlaut dieses Artikels die vorgesehenen Maßnahmen ausschließlich auf den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten beschränkt werden; er bringt daher den Wunsch zum Ausdruck, daß Verhandlungen mit Österreich und der Schweiz aufgenommen werden, soweit der Durchgangsverkehr durch Drittländer die Durchführung der in dem jetzigen Vorschlag enthaltenen Vorschriften erschweren könnte.

Zu diesem Zweck empfiehlt er, Artikel 1 durch einen neuen Absatz zu ergänzen, der wie folgt lauten sollte:

„Spätestens am 1. Juli 1969 werden Verhandlungen mit Österreich und der Schweiz aufgenommen, um zu erreichen, daß die Vorschriften dieser Länder für Transitbeförderungen im Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft die Durchführung dieser Entscheidung nicht behindern.“

Artikel 2

Absatz 1

1. Der Ausschuß vertritt die Auffassung, daß das für die Anpassung der bilateralen Kontingente zugrunde zu legende Kriterium — „der Bedarf an Güterverkehr, insbesondere der Bedarf an Güterkraftverkehr“ — nicht präzise genug formuliert ist und daß seine Anwendung durch die Mitgliedstaaten zu zahlreichen Schwierigkeiten führt, welche die Vereinbarung der bilateralen Kontingente nur erschweren können.

2. Damit eine präzisere Auslegung dieses Kriteriums erzielt wird, müßte es nach Ansicht des Ausschusses wie folgt verstanden werden: Der Bedarf an Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, um den es hier eigentlich geht, kann nur dann mit einiger Sicherheit vorausgeschätzt werden, wenn dabei von einer Schätzung des gesamten Verkehrsbedarfs zwischen den Mitgliedstaaten ausgegangen wird. Bei dieser Schätzung kann man sich auf die erwartete Entwicklung des Handelsverkehrs stützen. Eine andere Methode, z. B. die einfache Verwendung der in der Vergangenheit festgestellten Zuwachsrates im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr, könnte leicht zu einer falschen Vorausschätzung des künftigen Straßenverkehrsbedarfs führen. Darum müßte festgelegt werden, daß bei den Verhandlungen zwischen den Mitgliedstaaten der gesamte Verkehrsbedarf den Rahmen für die Bestimmung des Güterkraftverkehrsbedarfs zu bilden hat.

3. Im übrigen versteht es sich von selbst, daß der Begriff „Bedarf an Güterkraftverkehr“ sich nicht auf die Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten bezieht, die die Verhandlungen über die Festlegung von bilateralen Kontingenten zu führen haben, sondern vielmehr auf die Unternehmen der Mitgliedstaaten, die ihre Erzeugnisse mit Kraftfahrzeugen nach den anderen Mitgliedstaaten befördern lassen oder diese Beförderungen selbst vornehmen wollen. Dieser Be-

darf ist der Maßstab für die Bestimmung der Größe des Kontingents und nicht etwa umgekehrt eine mittels eines Kontingents zu regelnde Größe.

Absatz 3

Zu den in diesem Absatz angesprochenen Beförderungen im Transitverkehr durch einen Mitgliedstaat gibt der Ausschuß zu bedenken, daß die Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet im Transit berührt wird, nicht ausdrücklich zur Anpassung der Transitgenehmigungen verpflichtet werden. Daher schlägt er vor, diesen Absatz dahingehend zu ergänzen, daß eine Anpassung nach Maßgabe des in Absatz 1 angeführten Kriteriums zur Pflicht gemacht wird.

Absatz 5

Der Ausschuß befürchtet, daß Absatz 5, der eine Vereinfachung der bisher für die Verkehrsunternehmer erforderlichen Dokumente bewirkt, für Beförderungen durch ein Land, das ein Transitkontingent aufrechterhält, praktische Schwierigkeiten verursacht.

Daher wäre es seines Erachtens logischer gewesen, vorläufig das gegenwärtige System mit zwei verschiedenen Genehmigungen — einer für bilaterale Beförderungen und einer für den Transitverkehr — beizubehalten.

Geschehen zu Brüssel am 26. Februar 1969.

*Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses*

Mathias BERNIS

ANHÖRUNG DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

zum Vorschlag für eine Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger

A. BITTE UM STELLUNGNAHME

Der Rat hat auf seiner 46. Tagung am 23. und 24. September 1968 beschlossen, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 des Vertrages zur Gründung der EWG zu diesem Vorschlag anzuhören.

Die Bitte um Stellungnahme wurde dem Präsidenten des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom Präsidenten des Rates mit Schreiben vom 24. September 1968 übermittelt.

B. TEXT, ZU DEM DIE ANHÖRUNG ERFOLGT IST

Der Text, zu dem die Anhörung erfolgt ist, ist im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 125 vom 28. November 1968, Seite 1, veröffentlicht worden.

C. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat auf seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 in Brüssel folgende Stellungnahme zu dem in Abschnitt B aufgeführten Text einstimmig angenommen (die Einstimmigkeit bezieht sich auf die 71 anwesenden oder vertretenen Mitglieder).

Die Stellungnahme lautet wie folgt:

DER WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS —

gestützt auf das Schreiben vom 24. September 1968, mit dem der Präsident des Rates ihn um Stellungnahme zu dem „Vorschlag einer Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger“ ersuchte,

gestützt auf Artikel 100 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf den Beschluß seines Präsidiums vom 24. September 1968, die fachliche Gruppe für Wirtschaftsfragen mit der Vorbereitung der Arbeiten über diese Kommissionsvorlage zu betrauen,

gestützt auf seine Stellungnahme zu dem „Allgemeinen Programm zur Beseitigung der technischen Hemmnisse im innergemeinschaftlichen Warenverkehr, die sich aus der Unterschiedlichkeit der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ergeben (Dok. CES 303/68) ⁽¹⁾,

gestützt auf den vom Berichterstatter, Herrn Ameye, vorgelegten Bericht,

gestützt auf die Beratungen der fachlichen Gruppe für Wirtschaftsfragen anlässlich deren Sitzung vom 8. Januar 1969,

gestützt auf die Beratungen anlässlich seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 (Sitzung am 26. Februar 1969),

in Erwägung, daß in den einzelnen Mitgliedstaaten für die Herstellung von Kraftfahrzeugen unterschiedliche technische Vorschriften gelten, durch die in erster Linie die Straßenverkehrssicherheit gewährleistet werden soll,

in Erwägung, daß die Unterschiede zwischen diesen Rechts- und Verwaltungsvorschriften den freien Warenverkehr innerhalb der Gemeinschaft behindern,

in Erwägung, daß zur Beseitigung dieser Handelshemmnisse eine Angleichung der nationalen Rechtsvorschriften unerlässlich ist und daß dabei den Erfordernissen der Straßenverkehrssicherheit sowie den Arbeiten Rechnung getragen werden muß, die von der UN-Wirtschaftskommission für Europa in Genf über Kraftfahrzeuge durchgeführt werden,

in Erwägung, daß der Richtlinienvorschlag von erheblicher allgemeiner Bedeutung ist, da er die Einführung eines gemeinschaftlichen Betriebserlaubnisverfahrens

für Kraftfahrzeuge vorsieht, das seine logische Ergänzung in dem Prinzip der gegenseitigen Anerkennung der Kontrollen findet,

in Erwägung, daß dieses Gemeinschaftsverfahren nur dann zur vollen Wirkung gelangen kann, wenn es Hand in Hand geht mit einer Harmonisierung der nationalen Vorschriften für die wichtigsten Merkmale und Ausrüstungen von Kraftfahrzeugen, beispielsweise Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen, Auspuffvorrichtungen und Geräuschpegel,

in Erwägung, daß die Anhörung der beteiligten Berufskreise von der Kommission während der Ausarbeitung der verschiedenen Richtlinienvorschläge zu diesem Sachgebiet generell gewährleistet wurde,

in Erwägung, daß es angesichts der Dringlichkeit der Beseitigung der technischen Handelshemmnisse immer mehr zu bedauern ist, daß das „Allgemeine Programm“ vom Ministerrat noch nicht gebilligt wurde —

GIBT FOLGENDE STELLUNGNAHME AB:

Der Ausschuß stimmt dem Richtlinienvorschlag vorbehaltlich nachstehender Bemerkungen und Änderungsvorschläge zu:

1. Der Ausschuß billigt die von der Kommission gewählte Harmonisierungslösung, in diesem Falle die sog. „Alternativlösung“, deren Vorteile unter den gegebenen Umständen er bereits wiederholt betont hat. Diese Lösung, die mit Recht durch eine gegenseitige Anerkennung der Kontrollen des Mitgliedstaats ergänzt wird, welcher die gemeinschaftliche Betriebserlaubnis erteilt, gewährleistet den freien Verkehr der Kraftfahrzeuge, für deren Typ die „EWG-Betriebserlaubnis“ ausgestellt wurde.
2. Die sog. Alternativlösung gilt jedoch nicht für bestimmte serienmäßig angefertigte Bauteile von Kraftfahrzeugen. Dies ist der Fall bei der Anwendung der Lösung „N.V.“ ⁽²⁾, welche den freien Verkehr innerhalb der Gemeinschaft für diese Teile nur insoweit gestattet, als ein Kraftfahrzeug mit ihnen ausgerüstet wird, für dessen Typ die EWG-Betriebserlaubnis erteilt wurde.

Für die fertig ausgerüsteten Kraftfahrzeuge mag eine solche Lösung, bei der ein Mitgliedstaat die von einem anderen Mitgliedstaat festgelegten tech-

⁽¹⁾ ABL. Nr. C 132 vom 6. 12. 1968, S. 1.

⁽²⁾ Die sog. Harmonisierungslösung „N.V.“ ist in Artikel 2 Buchstabe b) letzter Unterabsatz vorgesehen.

nischen Vorschriften einfach anerkennt, von Vorteil sein; dennoch muß man sich darüber im klaren sein, daß bei einer solchen Regelung die Hemmnisse für den freien Verkehr dieser Bauteile insoweit fortbestehen, als sie nicht zur Ausrüstung des Kraftfahrzeugs gehören.

Aus diesem Grund ersucht der Ausschuß darum, daß die Beseitigung dieser technischen Hemmnisse sobald wie möglich durch Einzelrichtlinien für die Bau- und Ausrüstungsteile verwirklicht wird, für welche die Regelung „N.V.“ vorgeschlagen wird.

3. Der Ausschuß hat auch Überlegungen über die Möglichkeiten für den Warenverkehr mit Drittländern angestellt. Diese Möglichkeiten müßten nicht nur gewahrt, sondern dank einer Koordinierung der technischen Vorschriften auf breiterer internationaler Ebene noch erweitert werden. Er unterstreicht vor allem die Bedeutung der Arbeiten, die in dieser Hinsicht von der UN-Wirtschaftskommission für Europa in Genf durchgeführt werden und zu denen alle Mitgliedstaaten der EWG beitragen.

Der Ausschuß ist der Auffassung, daß dieser Beitrag noch wirksamer sein wird, sobald es gelungen ist, eine Harmonisierung der technischen Vorschriften auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen.

Andererseits müssen Doppelarbeiten und Unterschiede zwischen der Gemeinschaftsharmonisierung und der in Genf angestrebten Harmonisierung vermieden werden. In diesem Sinne billigt der Ausschuß die von der Kommission weitgehend beanspruchte Bezugnahme auf Genfer Regelungen, die für die Mitgliedstaaten verbindlich sind.

So weit wie möglich muß dafür gesorgt werden, daß bestimmte Genfer Übereinkommen, die im allgemeinen in Form von Empfehlungen abgeschlossen werden, in den technischen Gemeinschaftsvorschriften aufgegriffen werden, damit den Gemeinschaftserzeugnissen ein möglichst breiter Zugang zum Weltmarkt eröffnet wird.

4. Der Ausschuß stellt fest, daß durch die Artikel 6 bis 8 Schutzklauseln eingeführt werden, durch welche die Straßenverkehrssicherheit gewährleistet werden soll, und daß Artikel 7 Absatz 2 eigens für diesen Zweck konzipiert wurde. In der Sorge, daß etwaige einseitige Auslegungen dieser Vorschrift dem freien Verkehr eines Kraftfahrzeugs, für dessen Typ eine EWG-Betriebserlaubnis erteilt wurde, zuwiderlaufen könnten, schlägt der Ausschuß jedoch vor, Absatz 2 wie folgt neuzufassen:

„Artikel 7

(1) ...

(2) Stellen die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats fest, daß ein für die Straßenverkehrssicherheit wesentliches Merkmal nicht dieser Bescheinigung entspricht und gleichzeitig den Sicherheitsanforderungen nicht genügt, so können sie den Verkauf oder die Verwendung des Kraftfahrzeugs aussetzen; sie unterrichten hiervon unverzüglich den Hersteller, die Kommission und den Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis für den betreffenden Kraftfahrzeugtyp erteilt hat.“

5. Gemäß Kapitel IV des „Allgemeinen Programms zur Beseitigung der technischen Hemmnisse im innergemeinschaftlichen Warenverkehr, die sich aus der Unterschiedlichkeit der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ergeben“, sehen die Artikel 11 und 12 des Richtlinienentwurfs die Einsetzung eines „Ausschusses zur Beseitigung der technischen Handelshemmnisse für Industrieerzeugnisse“ vor, der für die Anpassung der Anhänge an den technischen Fortschritt sorgen soll.

Der Ausschuß hat bereits anlässlich der Anhörung zu dem Allgemeinen Programm die Regeln für die Arbeitsweise dieses Ausschusses gebilligt, jedoch zu bedenken gegeben, daß dem jeweiligen Berufszweig und den betroffenen Kreisen das Recht auf Anhörung — ja sogar ein Initiativrecht — de jure zuerkannt werden müsse. Seine damaligen Vorschläge müssen bezüglich Artikel 11 und 12 erneuert werden:

— Die Sachverständigen der betroffenen Berufskreise tagen mit beratender Stimme in dem im Richtlinienentwurf vorgesehenen Ausschuß, oder aber:

— Die Kommission hört außerhalb dieses Ausschusses die maßgeblichen Verbände der betroffenen Berufskreise und ggf. unabhängige Sachverständige.

6. In Anbetracht der zu Artikel 7 vorgeschlagenen Änderung ersucht der Ausschuß darum, in Artikel 13, der die Pflicht zur Begründung der Verwaltungsakte sowie die Rechtsmittel betrifft, folgende Ergänzung vorzunehmen: „... ein Verkaufs- oder Benutzungsverbot ausgesprochen oder eine Aussetzung des Verkaufs oder der Benutzung verhängt wird ...“.

Geschehen zu Brüssel am 26. Februar 1969.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Mathias BERNIS

ANHÖRUNG DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

zu folgenden sechs Vorschlägen für Richtlinien des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten

- über die Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern,
- über den Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen,
- über gewisse Ausrüstungsteile von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (Kraftstoffbehälter, Reservebehälter für Kraftstoff und Schutzvorrichtungen gegen Auffahren von hinten),
- über gewisse Ausrüstungen und Merkmale von Kraftfahrzeugen (Rückspiegel, Sichtfeld, Scheibenwischer, Scheibenwascher),
- über die Steckvorrichtungen an Kraftfahrzeugen für den Anschluß der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen des Anhängers,
- über Vorrichtungen für Schallzeichen von Kraftfahrzeugen.

A. BITTE UM STELLUNGNAHME

Der Rat hat auf seiner 46. Tagung am 23. und 24. September 1968 beschlossen, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 des Vertrages zur Gründung der EWG zu diesen sechs Vorschlägen anzuhören.

Die Bitte um Stellungnahme wurde dem Präsidenten des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom Präsidenten des Rates mit Schreiben vom 24. September 1968 übermittelt.

B. TEXTE, ZU DENEN DIE ANHÖRUNG ERFOLGT IST:

Die Texte, zu denen die Anhörung erfolgt ist, sind wie folgt veröffentlicht worden:

- die Texte der drei ersten Richtlinienvorschläge: im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 125 vom 28. November 1968, Seiten 14, 20 und 24;
- die Texte der drei anderen Richtlinienvorschläge: im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 123 vom 26. November 1968, Seiten 19, 28 und 33.

C. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat auf seiner 75. Tagung am 22. und 23. Januar 1969 in Brüssel folgende Stellungnahme zu den in Abschnitt B aufgeführten Texten einstimmig angenommen (die Einstimmigkeit bezieht sich auf die 71 anwesenden oder vertretenen Mitglieder).

Die Stellungnahme lautet wie folgt:

DER WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS —

gestützt auf das Schreiben vom 24. September 1968, mit dem der Präsident des Ministerrats ihn um Abgabe einer Stellungnahme zu verschiedenen Vorschlägen für Richtlinien des Rates betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über gewisse Vorrichtungen und Ausrüstungsteile von Kraftfahrzeugen ersuchte,

gestützt auf Artikel 100 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf den Beschluß seines Präsidiums vom 24. September 1968, die fachliche Gruppe für Wirtschaftsfragen mit der Vorbereitung der Arbeiten über diese Kommissionsvorlagen zu betrauen,

gestützt auf seine Stellungnahme zu dem „Allgemeinen Programm zur Beseitigung der technischen Hemmnisse im innergemeinschaftlichen Warenverkehr, die sich aus der Unterschiedlichkeit der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ergeben“⁽¹⁾,

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 132 vom 6. 12. 1968, S. 1.

gestützt auf den vom Berichtstatter, Herrn Ameye, vorgelegten Bericht,

gestützt auf die Beratungen der fachlichen Gruppe für Wirtschaftsfragen anlässlich deren Sitzung am 8. Januar 1969,

gestützt auf die Beratungen anlässlich seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 (Sitzung am 26. Februar 1969),

in Erwägung, daß in den einzelnen Mitgliedstaaten für die Herstellung der Kraftfahrzeuge unterschiedliche technische Vorschriften gelten, durch die in erster Linie die Straßenverkehrssicherheit gewährleistet werden soll,

in Erwägung, daß die Unterschiede zwischen diesen Rechts- und Verwaltungsvorschriften den freien Warenverkehr innerhalb der Gemeinschaft behindern,

in Erwägung, daß sich daraus die Notwendigkeit ihrer Harmonisierung ergibt, und zwar insbesondere im Hinblick darauf, um für jeden Kraftfahrzeugtyp das EWG-Betriebserlaubnisverfahren einführen zu können, mit dem er sich in seiner Stellungnahme zu dem Richtlinienentwurf betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge befaßt hat,

in Erwägung, daß die Anhörung der beteiligten Berufskreise von der Kommission während der Aus-

arbeitung der verschiedenen Richtlinienvorschläge zu diesem Sachgebiet generell gewährleistet wurde,

in Erwägung, daß es angesichts der Dringlichkeit der Beseitigung der technischen Handelshemmnisse immer mehr zu bedauern ist, daß das „Allgemeine Programm“ vom Ministerrat noch nicht gebilligt wurde —

GIBT FOLGENDE STELLUNGNAHME AB:

Der Ausschuß billigt die Richtlinienvorschläge, die eine Harmonisierung nach Maßgabe der sog. „Alternativlösung“ bezwecken und die infolgedessen soweit wie möglich auf die in den Übereinkommen und Empfehlungen der UN-Wirtschaftskommission für Europa enthaltenen technischen Vorschriften Bezug nehmen.

Hinsichtlich der technischen Anhänge zu den verschiedenen Richtlinienvorschlägen enthält der Bericht der fachlichen Gruppe für Wirtschaftsfragen einige Änderungsvorschläge. Danach sollten namentlich die verdeckbaren Pflichtleuchten und die auf den vorderen Kotflügeln der Kraftfahrzeuge angebrachten Rückspiegel zugelassen werden; die Kommission dürfte die Vorteile dieser Ausrüstungsteile nicht hinreichend berücksichtigt haben.

Geschehen zu Brüssel am 26. Februar 1969.

*Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses*
Mathias BERNIS

ANHÖRUNG DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

zum Vorschlag für eine Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis von landwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern

A. BITTE UM STELLUNGNAHME

Der Rat hat auf seiner 46. Tagung am 23. und 24. September 1968 beschlossen, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 des Vertrages zur Gründung der EWG zu diesem Vorschlag anzuhören.

Die Bitte um Stellungnahme wurde dem Präsidenten des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom Präsidenten des Rates mit Schreiben vom 24. September 1968 übermittelt.

B. TEXT, ZU DEM DIE ANHÖRUNG ERFOLGT IST

Der Text, zu dem die Anhörung erfolgt ist, ist im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 125 vom 28. November 1968, Seite 26, veröffentlicht worden.

C. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat auf seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 in Brüssel folgende Stellungnahme zu dem in Abschnitt B aufgeführten Text einstimmig angenommen (die Einstimmigkeit bezieht sich auf die 76 anwesenden oder vertretenen Mitglieder).

Die Stellungnahme lautet wie folgt:

DER WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS —

gestützt auf das Schreiben vom 24. September 1968, mit dem der Präsident des Rates ihn um Stellungnahme zu dem „Vorschlag einer Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebslaubnis von landwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern“ ersuchte,

gestützt auf Artikel 100 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf den Beschluß seines Präsidiums vom 24. September 1968, die fachliche Gruppe für Wirtschaftsfragen mit der Vorbereitung der Arbeiten über diese Kommissionsvorlage zu betrauen,

gestützt auf seine Stellungnahme zu dem „Allgemeinen Programm zur Beseitigung der technischen Hemmnisse im innergemeinschaftlichen Warenverkehr, die sich aus der Unterschiedlichkeit der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ergeben“⁽¹⁾,

gestützt auf den vom Berichterstatter, Herrn Ameye, vorgelegten Bericht,

gestützt auf die Beratungen der fachlichen Gruppe für Wirtschaftsfragen in ihrer Sitzung am 8. Januar 1969,

gestützt auf die Beratungen anlässlich seiner 76. Plenartagung am 26./27. Februar 1969 (Sitzung vom 26. Februar),

in Erwägung, daß in den einzelnen Mitgliedstaaten für die Herstellung der landwirtschaftlichen Zugmaschinen unterschiedliche technische Vorschriften gelten, durch die in erster Linie die Straßenverkehrssicherheit gewährleistet werden soll,

in Erwägung, daß die Unterschiede zwischen diesen Rechts- und Verwaltungsvorschriften den freien Warenverkehr innerhalb der Gemeinschaft behindern,

in Erwägung, daß zur Beseitigung dieser Handelshemmnisse eine Angleichung der nationalen Vorschriften unerlässlich ist und daß dabei den Erfordernissen der Straßenverkehrssicherheit sowie den Arbeiten Rechnung getragen werden muß, die von der UN-Wirtschaftskommission für Europa in Genf über

landwirtschaftliche Zugmaschinen durchgeführt werden,

in Erwägung, daß der Richtlinienvorschlag von erheblicher allgemeiner Bedeutung ist, da er die Einführung eines gemeinschaftlichen Betriebsverfahrens für landwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern vorsieht, das seine logische Ergänzung in dem Prinzip der gegenseitigen Anerkennung der Kontrollen findet,

in Erwägung, daß dieses Gemeinschaftsverfahren nur dann zur vollen Wirkung gelangen kann, wenn es Hand in Hand geht mit einer Harmonisierung der nationalen Vorschriften für die wichtigsten Merkmale und Ausrüstungen von landwirtschaftlichen Zugmaschinen, etwa für das zulässige Gesamtgewicht, die Anhängelast, die Beifahrersitze, die Ladepritschen usw.,

in Erwägung, daß die Anhörung der beteiligten Berufskreise von der Kommission während der Ausarbeitung der verschiedenen Richtlinienvorschläge zu diesem Sachgebiet generell gewährleistet wurde,

in Erwägung, daß es angesichts der Dringlichkeit der Beseitigung der technischen Handelshemmnisse immer mehr zu bedauern ist, daß das „Allgemeine Programm“ vom Ministerrat noch nicht gebilligt wurde —

GIBT FOLGENDE STELLUNGNAHME AB:

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß billigt den Richtlinienvorschlag vorbehaltlich nachstehender Bemerkungen und Änderungsvorschläge:

1. Der Ausschuß stellt fest, daß sich die in Artikel 1 des Richtlinienvorschlags gegebene Begriffsbestimmung der landwirtschaftlichen Zugmaschine nicht mit der Begriffsbestimmung deckt, die auf internationaler Ebene, insbesondere im Rahmen der UN-Wirtschaftskommission für Europa in Genf, in der Regel anerkannt wird. Diese Abweichung beruht darauf, daß die Begriffsbestimmung der Kommission das Merkmal der Höchstgeschwindigkeit einschließt.

Ein bedeutender Teil der europäischen Produktion landwirtschaftlicher Zugmaschinen, und zwar die Zugmaschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, wird daher von der Kommission

(1) ABl. Nr. C 132 vom 6. 12. 1968, S. 1.

als zur Klasse der Kraftfahrzeuge gehörig betrachtet, wie aus der dritten Erwägung hervorgeht. Er muß somit den für diese Erzeugnisse allzu strengen technischen Vorschriften gerecht werden, deren Einführung in dem Komplex der Richtlinienvorschläge für Kraftfahrzeuge vorgesehen ist.

Der Ausschuß mißbilligt diese Konsequenz. Er ist der Auffassung, daß eine besondere Richtlinie für schneller fahrende landwirtschaftliche Zugmaschinen ausgearbeitet und der Anwendungsbereich des vorliegenden Richtlinienvorschlags auf Zugmaschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h beschränkt werden muß. Im übrigen ersucht er die Kommission, mit Hilfe der nötigen Anpassungen so bald wie möglich für die Anwendung der vorliegenden Richtlinie auf Raupenschlepper zu sorgen.

Aus diesen Gründen schlägt der Ausschuß vor, Artikel 1 wie folgt zu ändern:

„Kapitel I — Begriffsbestimmung und Anwendungsbereich

Artikel 1

1. Als landwirtschaftliche Zugmaschine im Sinne dieser Richtlinie gelten alle Kraftfahrzeuge *auf Rädern* ⁽¹⁾ mit wenigstens zwei *Achsen*, deren Funktion im wesentlichen in der Zugleistung besteht und die besonders zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zum Antreiben bestimmter Geräte, Maschinen *oder Anhänger* ⁽²⁾ eingerichtet sind, die zur Verwendung in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt sind.

Die landwirtschaftliche Zugmaschine kann zum Transport einer Last oder von Beifahrern ausgerüstet sein.

2. *Diese Richtlinie gilt lediglich für die in Absatz 1 bezeichneten landwirtschaftlichen Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.*“

Die dritte Erwägung der Präambel müßte demnach wie folgt abgefaßt werden:

⁽¹⁾ Der Ausschuß weist darauf hin, daß er bereits in seiner im ABl. Nr. 42 vom 7. 3. 1967, Seite 620/67 veröffentlichten Stellungnahme vom 25. Januar 1967 zu dem „Vorschlag einer Richtlinie des Rates über die Annäherung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für landwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern (Höchstgeschwindigkeit, Beifahrersitze und Ladepritschen)“ den Antrag gestellt hatte, im französischen Text — bei entsprechender Änderung des italienischen und niederländischen Textes — den Ausdruck „pneumatique“ durch den umfassenden Ausdruck „roues“ zu ersetzen.

⁽²⁾ In der Aufzählung der Kommissionsvorlage wurde das Wort „Anhänger“ irrtümlich ausgelassen.

„Die Vorschriften dieser Richtlinie gelten nur für landwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit 25 km/h nicht überschreitet; für Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h werden Sondervorschriften erlassen.“

2. Der Ausschuß billigt die von der Kommission gewählte Harmonisierungslösung, in diesem Falle die sog. „Alternativlösung“, deren Vorteile unter den gegebenen Umständen er bereits wiederholt hat. Diese Lösung, die mit Recht durch eine allseitige Anerkennung der Kontrollen des Mitgliedstaats ergänzt wird, welcher die gemeinschaftliche Betriebserlaubnis erteilt, gewährleistet den freien Verkehr der Zugmaschinen, für deren Typ die „EWG-Betriebserlaubnis“ ausgestellt wurde.

3. Die sog. Alternativlösung gilt jedoch nicht für bestimmte serienmäßig angefertigte Bauteile einer landwirtschaftlichen Zugmaschine. Dies ist der Fall bei der Anwendung der Lösung „N.V.“ ⁽³⁾, welche den freien Verkehr innerhalb der Gemeinschaft für diese Teile nur insoweit gestattet, als eine landwirtschaftliche Zugmaschine mit ihnen ausgerüstet ist, für deren Typ die EWG-Betriebserlaubnis erteilt wurde.

Für die mit diesen Bauteilen ausgerüsteten Zugmaschinen mag eine solche Lösung, bei der ein Mitgliedstaat die von einem anderen Mitgliedstaat festgelegten technischen Vorschriften für die genannten Bauteile einfach anerkennt, von Vorteil sein; dennoch muß man sich darüber im klaren sein, daß bei einer solchen Regelung die Hemmnisse für den freien Verkehr dieser Bauteile insoweit fortbestehen, als sie nicht an die Zugmaschinen angebaut sind.

Aus diesem Grund ersucht der Ausschuß darum, daß die Beseitigung dieser technischen Hemmnisse so bald wie möglich durch Einzelrichtlinien für die Bau- und Ausrüstungsteile verwirklicht wird, für welche die Regelung „N.V.“ vorgeschlagen wird.

4. Der Ausschuß hat sich auch mit den Möglichkeiten des Warenverkehrs mit Drittländern befaßt. Diese Möglichkeiten müßten nicht nur gewahrt, sondern dank einer Koordinierung der technischen Vorschriften auf breiterer internationaler Ebene noch weiter ausgebaut werden. Er unterstreicht vor allem die Bedeutung der Arbeiten, die in dieser Hinsicht von der UN-Wirtschaftskommission für Europa in Genf durchgeführt werden und zu denen alle Mitgliedstaaten der EWG beitragen.

⁽³⁾ Die sog. Harmonisierungslösung „N.V.“ ist in Artikel 2 Buchstabe b) letzter Unterabsatz vorgesehen.

Der Ausschuß ist der Auffassung, daß dieser Beitrag noch wirksamer sein wird, sobald es gelungen ist, eine Harmonisierung der technischen Vorschriften auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen.

Andererseits müssen Doppelarbeiten und Unterschiede zwischen der Gemeinschaftsharmonisierung und der in Genf angestrebten Harmonisierung vermieden werden. In diesem Sinne billigt der Ausschuß die von der Kommission weitgehend beanspruchte Bezugnahme auf Genfer Regelungen, die für die Mitgliedstaaten verbindlich sind.

Soweit wie möglich muß dafür gesorgt werden, daß bestimmte Genfer Übereinkommen, die im allgemeinen in Form von Empfehlungen abgeschlossen werden, in den technischen Gemeinschaftsvorschriften aufgegriffen werden, damit den Gemeinschaftserzeugnissen ein möglichst breiter Zugang zum Weltmarkt eröffnet wird.

5. Der Ausschuß stellt fest, daß durch die Artikel 6 bis 8 Schutzklauseln eingeführt werden, durch welche die Straßenverkehrssicherheit gewährleistet werden soll, und daß Artikel 7 Absatz 2 eigens zu diesem Zweck konzipiert wurde. In der Sorge, daß etwaige einseitige Auslegungen dieser Vorschrift dem freien Verkehr einer landwirtschaftlichen Zugmaschine, für deren Typ eine EWG-Betriebserlaubnis erteilt wurde, zuwiderlaufen könnten, schlägt der Ausschuß jedoch vor, Absatz 2 wie folgt neuzufassen:

„Artikel 7

1. . . .

2. Stellen die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats fest, daß ein für die Straßenverkehrssicherheit wesentliches Merkmal nicht dieser Bescheinigung entspricht und gleichzeitig auch den Sicherheitsanforderungen nicht genügt, so können sie den Verkauf oder die Verwendung der Zugmaschine aussetzen; sie unterrichten hiervon unverzüglich den Hersteller, die Kommission und

den Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis für den betreffenden Zugmaschinentyp erteilt hat.“

6. Gemäß Kapitel IV des „Allgemeinen Programms zur Beseitigung der technischen Hemmnisse im innergemeinschaftlichen Warenverkehr, die sich aus der Unterschiedlichkeit der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ergeben“, sehen die Artikel 10 und 11 des Richtlinienentwurfs die Einsetzung eines „Ausschusses zur Beseitigung der technischen Handelshemmnisse für Industrieerzeugnisse“ vor, der für die Anpassung der Anhänge an die neuen technischen Erkenntnisse sorgen soll.

Der Ausschuß hat bereits anlässlich der Anhörung zu dem „Allgemeinen Programm“ die Regeln für die Arbeitsweise dieses Ausschusses gebilligt, jedoch zu bedenken gegeben, daß dem jeweiligen Berufszweig und den betroffenen Kreisen das Recht auf Anhörung — ja sogar ein Initiativrecht — de jure zuerkannt werden müsse. Seine damaligen Vorschläge müßten bezüglich Artikel 10 und 11 erneuert werden:

— Die Sachverständigen der betroffenen Berufskreise tagen mit beratender Stimme in dem im Entschließungsentwurf vorgesehenen Ausschuß,

oder aber:

— Die Kommission hört außerhalb dieses Ausschusses die maßgeblichen Verbände der betroffenen Berufskreise und ggf. unabhängige Sachverständige.

7. In Anbetracht der zu Artikel 7 vorgeschlagenen Änderung ersucht der Ausschuß darum, in Artikel 12, der die Pflicht zur Begründung der Verwaltungsakte sowie die Rechtsmittel betrifft, folgende Ergänzung vorzunehmen: „ . . ein Verkaufs- oder Benutzungsverbot ausgesprochen oder eine Aussetzung des Verkaufs oder der Benutzung verhängt wird . . .“.

Geschehen zu Brüssel am 26. Februar 1969.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Mathias BERNIS

ANHÖRUNG DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

zum Vorschlag für eine Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über gewisse Merkmale und Ausrüstungen von landwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (zulässiges Gesamtgewicht, Anhängelast usw.)

A. BITTE UM STELLUNGNAHME

Der Rat hat auf seiner 46. Tagung am 23. und 24. September 1968 beschlossen, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 des Vertrages zur Gründung der EWG zu diesem Vorschlag anzuhören.

Die Bitte um Stellungnahme wurde dem Präsidenten des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom Präsidenten des Rates mit Schreiben vom 24. September 1968 übermittelt.

B. TEXT, ZU DEM DIE ANHÖRUNG ERFOLGT IST

Der Text, zu dem die Anhörung erfolgt ist, ist im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 125 vom 28. November 1968, Seite 37, veröffentlicht worden.

C. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat auf seiner 76. Tagung am 26. und 27. Februar 1969 in Brüssel folgende Stellungnahme zu dem in Abschnitt B aufgeführten Text einstimmig angenommen (die Einstimmigkeit bezieht sich auf die 76 anwesenden oder vertretenen Mitglieder).

Die Stellungnahme lautet wie folgt:

DER WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS —

gestützt auf das Schreiben vom 24. September 1968, mit dem der Präsident des Rates ihn um Stellungnahme zu dem „Vorschlag einer Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über gewisse Merkmale und Ausrüstungen von landwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (zulässiges Gesamtgewicht, Anhängelast usw.)“ ersuchte,

gestützt auf Artikel 100 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf den Beschluß seines Präsidiums vom 24. September 1968, die fachliche Gruppe für Wirtschaftsfragen mit der Vorbereitung der Arbeiten über diese Kommissionsvorlage zu betrauen,

gestützt auf seine Stellungnahme zu dem „Allgemeinen Programm zur Beseitigung der technischen Hemmnisse im innergemeinschaftlichen Warenverkehr, die sich aus der Unterschiedlichkeit der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ergeben“⁽¹⁾,

gestützt auf den vom Berichterstatter, Herr Ameye, vorgelegten Bericht,

gestützt auf die Beratungen der fachlichen Gruppe für Wirtschaftsfragen in ihrer Sitzung am 8. Januar 1969,

gestützt auf die Beratungen anlässlich seiner 76. Plenartagung am 26. und 27. Februar 1969 (Sitzung vom 26. Februar);

in Erwägung, daß in den einzelnen Mitgliedstaaten für die Herstellung der landwirtschaftlichen Zugmaschinen unterschiedliche technische Vorschriften gelten, durch die in erster Linie die Straßenverkehrssicherheit gewährleistet werden soll,

in Erwägung, daß die Unterschiede zwischen diesen Rechts- und Verwaltungsvorschriften den freien Warenverkehr innerhalb der Gemeinschaft behindern,

in Erwägung, daß sich daraus die Notwendigkeit ihrer Harmonisierung ergibt, und zwar insbesondere im Hinblick darauf, um für jeden Zugmaschinentyp die Anwendung des EWG-Betriebserlaubnisverfahrens einführen zu können, mit dem sich der Ausschuß in seiner Stellungnahme zu dem Richtlinienentwurf

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 132 vom 6. 12. 1968, S. 1.

betreffend die Betriebserlaubnis für landwirtschaftliche Zugmaschinen befaßt hat,

in Erwägung, daß die Anhörung der beteiligten Berufskreise von der Kommission während der Ausarbeitung der verschiedenen Richtlinienvorschläge zu diesem Sachgebiet generell gewährleistet wurde,

in Erwägung, daß es angesichts der Dringlichkeit der Beseitigung der technischen Handelshemmnisse immer mehr zu bedauern ist, daß das „Allgemeine Programm“ vom Ministerrat noch nicht gebilligt wurde —

GIBT FOLGENDE STELLUNGNAHME AB:

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß billigt den Richtlinienvorschlag vorbehaltlich nachstehender Bemerkungen und Änderungsvorschläge:

1. Der Ausschuß ist einverstanden mit der von der Kommission gewählten Harmonisierungslösung, in diesem Falle der sog. „Alternativlösung“, deren Vorteile unter den gegebenen Umständen er bereits wiederholt betont hat. Diese Lösung, die mit Recht durch eine allseitige Anerkennung der Kontrollen des Mitgliedstaats ergänzt wird, welcher die gemeinschaftliche Betriebserlaubnis erteilt, gewährleistet den freien Verkehr der Zugmaschinen, für deren Typ die „EWG-Betriebserlaubnis“ ausgestellt wurde.

2. Der Ausschuß stellt fest, daß sich die in Artikel 1 des Richtlinienvorschlags gegebene Begriffsbestimmung der landwirtschaftlichen Zugmaschine nicht mit der Begriffsbestimmung deckt, die auf internationaler Ebene, insbesondere im Rahmen der Genfer UN-Wirtschaftskommission für Europa, in der Regel anerkannt wird. Diese Abweichung beruht darauf, daß die Begriffsbestimmung der Kommission das Merkmal der Höchstgeschwindigkeit einschließt.

Ein bedeutender Teil der europäischen Produktion landwirtschaftlicher Zugmaschinen, und zwar die Zugmaschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, wird daher von der Kommission als zur Klasse der Kraftfahrzeuge gehörig betrachtet, wie aus der dritten Erwägung der Richtlinie über die Betriebserlaubnis für landwirtschaftliche Zugmaschinen hervorgeht. Er muß somit den für diese Erzeugnisse allzu strengen technischen Vorschriften gerecht

werden, deren Einführung in dem Komplex der Richtlinienvorschläge für Kraftfahrzeuge vorgesehen ist.

Der Ausschuß mißbilligt diese Konsequenz. Er ist der Auffassung, daß eine besondere Richtlinie für schnellerfahrende landwirtschaftliche Zugmaschinen ausgearbeitet und der Anwendungsbereich des vorliegenden Richtlinienvorschlags auf Zugmaschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h beschränkt werden muß. Im übrigen ersucht er die Kommission, mit Hilfe der nötigen Anpassungen so bald wie möglich für die Anwendung der vorliegenden Richtlinie auf Raupenschlepper zu sorgen.

Aus diesen Gründen schlägt der Ausschuß vor, Artikel 1 wie folgt zu ändern:

„Artikel 1

1. Als landwirtschaftliche Zugmaschine im Sinne dieser Richtlinie gelten alle Kraftfahrzeuge auf Rädern⁽¹⁾ mit wenigstens zwei Achsen, deren Funktion im wesentlichen in der Zugleistung besteht und die besonders zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zum Antreiben bestimmter Geräte, Maschinen oder Anhänger⁽²⁾ eingerichtet sind, die zur Verwendung in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt sind.

Die landwirtschaftliche Zugmaschine kann zum Transport einer Last oder von Beifahrern ausgerüstet sein.

2. Diese Richtlinie gilt lediglich für die in Absatz 1 bezeichneten landwirtschaftlichen Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.“

(¹) Der Ausschuß weist darauf hin, daß er bereits in seiner im ABL Nr. 42 vom 7. 3. 1967, S. 620/67, veröffentlichten Stellungnahme vom 25. Januar 1967 zu dem „Vorschlag einer Richtlinie des Rates über die Annäherung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für landwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern (Höchstgeschwindigkeit, Beifahrersitze und Ladepritschen)“ den Antrag gestellt hatte, im französischen Text — bei entsprechender Änderung des italienischen und niederländischen Textes — den Ausdruck „pneumatique“ durch den umfassenderen Ausdruck „roues“ zu ersetzen.

(²) In der Aufzählung der Kommissionsvorlage wurde das Wort „Anhänger“ irrtümlich ausgelassen.

Geschehen zu Brüssel am 26. Februar 1969.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Mathias BERNS

SAMMLUNG „ALLGEMEINE ZIELE STAHL“

Nr. 3

MEMORANDUM ÜBER DIE ZIELE VON 1970

Vorausschätzungsmethoden und Einzelergebnisse: Bedarf, Rohstoffe, Arbeitskräfte

1967 (Französisch, Deutsch, Italienisch, Niederländisch).

Preis: 25,— ffrs; 20,— DM; 250 bfrs; 3120 Lire; 18 hfl.

Dieses Dokument, das dritte in der Reihe „Allgemeine Ziele Stahl“, wurde nach dem gleichen Gesamtplan ausgearbeitet wie der erste Band dieser Veröffentlichung (der den Allgemeinen Zielen für 1965 gewidmet war).

An erster Stelle steht das „Memorandum über die Bestimmung der Allgemeinen Ziele“, das bereits im Amtsblatt vom 30. Dezember 1966 veröffentlicht ist. In ihm werden die grundlegenden Bedingungen für die Entwicklung der Eisen- und Stahlindustrie in den nächsten Jahren beschrieben.

Anschließend bringt das Dokument eine zweite Gruppe von Berichten; hierbei handelt es sich um Untersuchungen, die von den verschiedenen Abteilungen der Hohen Behörde durchgeführt wurden und hier in drei großen Kapiteln zusammengefaßt sind: „Stahlbedarf der Gemeinschaft“, „Rohstoffe“ und „Arbeitskräfteprobleme“. Diese Kapitel behandeln zum Teil methodologische Probleme, zum Teil bieten sie eine Reihe von Ergebnissen, die nicht in das Memorandum aufgenommen worden sind, um ihm seinen Charakter als allgemeines Orientierungsdokument zu belassen.

Der erste Teil enthält eine ausführliche Erläuterung der Methoden, die für die Vorausschätzung des innergemeinschaftlichen Stahlbedarfs angewandt wurden, und zwar für die Vorausschätzung der Tätigkeit der stahlverbrauchenden Sektoren, die Entwicklung des spezifischen Stahlverbrauchs und den Vergleich mit den Ergebnissen der Globalmethoden. In drei Anlagen zu diesem Teil werden einige wichtige Sektoren (Kraftfahrzeuge, Wohnungsbau), der indirekte Stahlaußenhandel und der Wettbewerb zwischen Stahl und Aluminium behandelt.

Im zweiten Teil werden das Schrottaufkommen und der Verbrauch an Roh- und Brennstoffen in den Hochöfen untersucht. Diesem Teil ist eine Tabelle beigelegt, die eine ausführliche Analyse des Einsatzes der Sinteranlagen und des Hochofenmöllers für eine Reihe von Jahren enthält.

Der dritte Teil gibt einen Überblick über die Arbeitskräfteprobleme in der Eisen- und Stahlindustrie.

* * *

Das Heft kann bei den auf der vierten Umschlagseite genannten Vertriebsbüros bestellt werden.

DER MARKT FÜR TROPISCHE ÖLE, ÖLSAATEN UND ÖLFRÜCHTE IN DEN
MITGLIEDSTAATEN DER EWG

Entwicklung während der letzten Jahre und gegenwärtige Marktlage

1967. 208 Seiten (Deutsch, Französisch, Italienisch, Niederländisch, Englisch).
Preis: DM 48,—; bfrs 600,—.

Dieses Dokument wurde auf Wunsch der Kommission von Metra International ausgearbeitet. Es stellt die Synthese einer Reihe von Untersuchungen dar, die in den einzelnen Mitgliedstaaten von den Gesellschaften dieser Gruppe (Divo-Frankfurt, Sema-Paris, Sobemap-Brüssel und Somea-Mailand) durchgeführt wurden.

Die Studie analysiert die Tendenzen und die jüngste Entwicklung der Absatzmöglichkeiten für tropische Öle, Ölfrüchte und Ölsaaten (Erdnuß, Kopra, Palmkern, Palmen) in den sechs Mitgliedstaaten. Besonderes Augenmerk wurde auf die folgenden beiden Punkte gerichtet:

- die Konkurrenten dieser Erzeugnisse in Form von anderen in der Gemeinschaft erzeugten oder aus gemäßigten Ländern eingeführten Ölfrüchten und Ölsaaten sowie Fetten,
- den Einfluß, den die Annahme einer gemeinsamen Marktordnung für Fette auf den Fetthandel und die europäische Fettwirtschaft ausübt.

Die Ursachen und Auswirkungen dieser Entwicklung wurden untersucht; die Studie enthält Schlußfolgerungen hinsichtlich der Möglichkeiten, die Absatzmärkte für tropische Öle, Ölsaaten und Ölfrüchte in der EWG zu schützen.

Ferner enthält das Dokument für jeden Mitgliedstaat eine Zusammenstellung statistischer Angaben über die Produktion und den Außenhandel mit Ölsaaten und Ölfrüchten sowie über den Pro-Kopf-Verbrauch seit 1954. Es enthält ferner Informationen über die Zusammensetzung der zum Verbrauch angebotenen Waren sowie eine Untersuchung der Struktur der Verarbeitungsindustrien in der EWG.

Eine ökonomische Untersuchung über die voraussichtliche Entwicklung in den Jahren 1970 bis 1975 wird demnächst erscheinen.

