

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	I Mitteilungen	
	Kommission	
90/C 34/01	ECU.....	1
90/C 34/02	Zusammenfassung der laufenden Ausschreibungen, veröffentlicht im <i>Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften</i> , die von der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) finanziert werden (Europäischer Entwicklungsfonds (EEF) sowie EG-Haushalt) (Woche vom 6. bis 10. Februar 1990)	2
90/C 34/03	Mitteilungen der Kommission gemäß Artikel 115 des EWG-Vertrags	3
90/C 34/04	Ausschreibung zur technischen Unterstützung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften bei der Durchführung des EUROTECNET-Programms zur Förderung von Innovationen in der Berufsbildung in der Folge des technologischen Wandels in der Europäischen Gemeinschaft	4
90/C 34/05	Mitteilung der Kommission gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3897/89 des Rates vom 18. Dezember 1989 zur Anwendung allgemeiner Zollpräferenzen im Jahre 1990 für Textilprodukte mit Ursprung in Entwicklungsländern	7
	II Vorbereitende Rechtsakte	
	Kommission	
90/C 34/06	Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft.....	8
90/C 34/07	Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs.....	11
90/C 34/08	Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über die Schaffung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für Eisenbahnen.....	13
90/C 34/09	Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 75/130/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten	15

I

(Mitteilungen)

KOMMISSION

ECU ⁽¹⁾

13. Februar 1990

(90/C 34/01)

Betrag in nationaler Währung für eine Einheit:

Belgischer und Luxemburgischer Franken con.	42,6533	Spanische Peseta	131,874
Belgischer und Luxemburgischer Franken fin.	42,6533	Portugiesischer Escudo	179,772
Deutsche Mark	2,04024	US-Dollar	1,21097
Holländischer Gulden	2,29951	Schweizer Franken	1,82008
Pfund Sterling	0,719016	Schwedische Krone	7,44503
Dänische Krone	7,87855	Norwegische Krone	7,85797
Französischer Franken	6,93581	Kanadischer Dollar	1,45389
Italienische Lira	1515,38	österreichischer Schilling	14,3669
Irishes Pfund	0,769552	Finnmark	4,80209
Griechische Drachme	192,193	Japanischer Yen	175,009
		Australischer Dollar	1,60776
		Neuseelandischer Dollar	2,04038

Die Kommission verfügt jetzt über einen Fernschreiber mit Abrufmoglichkeit, der die Umrechnungskurse in den wichtigsten Währungen automatisch mitteilt. Die Kurse sind börsentäglich ab 15.30 Uhr bis 13 Uhr am folgenden Tag abrufbar.

Dabei ist in folgender Weise zu verfahren:

- Fernschreib-Nr. 23789 in Brüssel wählen;
- eigene Fernschreib-Nummer angeben;
- den Code „cccc“ eingeben, den den Abruf der Umrechnungskurse des Ecu auslöst;
- den Ablauf der Übertragung nicht unterbrechen; das Ende der Mitteilung wird automatisch durch den Code „ffff“ angezeigt.

Vermerk: Die Kommission unterhält ferner einen Fernschreiber mit Antwortgerat (unter der Nummer 21791), bei dem die Tagesdaten für die Berechnung der Wahrungsausgleichsbetrage im Rahmen der Durchführung der gemeinsamen Agrarpolitik abgerufen werden können.

⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3180/78 des Rates vom 18. Dezember 1978 (ABl. Nr. L 379 vom 30. 12. 1978, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1971/89 (ABl. Nr. L 189 vom 4. 7. 1989, S. 1).

Beschluß 80/1184/EWG des Rates vom 18. Dezember 1980 (Abkommen von Lome) (ABl. Nr. L 349 vom 23. 12. 1980, S. 34).

Entscheidung Nr. 3334/80/EGKS der Kommission vom 19. Dezember 1980 (ABl. Nr. L 349 vom 23. 12. 1980, S. 27).

Haushaltsordnung vom 16. Dezember 1980 betreffend den allgemeinen Haushalt der Europäischen Gemeinschaften (ABl. Nr. L 345 vom 20. 12. 1980, S. 23).

Verordnung (EWG) Nr. 3308/80 des Rates vom 16. Dezember 1980 (ABl. Nr. L 345 vom 20. 12. 1980, S. 1).

Entscheidung des Rates der Gouverneure der Europäischen Investitionsbank vom 13. Mai 1981 (ABl. Nr. L 311 vom 30. 10. 1981, S. 1).

Zusammenfassung der laufenden Ausschreibungen, veröffentlicht im *Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, die von der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) finanziert werden (Europäischer Entwicklungsfonds (EEF) sowie EG-Haushalt)

(Woche vom 6. bis 10. Februar 1990)

(90/C 34/02)

Nummer der Ausschreibung	Nummer und Datum des Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften „S“	Land	Gegenstand der Leistung	Angebotsabgabedatum
3165	S 25, 6. 2. 1990	Angola	AO-Luanda: Verschiedene Lieferungen	11. 4. 1990
3154	S 27, 8. 2. 1990	Fidji	FJ-Suva: Verschiedene Lieferungen	2. 4. 1990
3104	S 27, 8. 2. 1990	Mauritius	MU-Port Louis: Kühllager (<i>Berichtigung</i>)	11. 4. 1990
3191	S 28, 9. 2. 1990	Indien	IN-New Delhi: Düngemittel	8. 3. 1990

Mitteilungen der Kommission gemäß Artikel 115 des EWG-Vertrags

(90/C 34/03)

Die Kommission hat durch Entscheidung C(90) 258 vom 8. Februar 1990 einen Antrag zurückgewiesen, mit dem die Französische Republik beantragt hatte, gemäß Artikel 115 ermächtigt zu werden, die Einfuhren von Parkas, Anoraks, Windjacken und dergleichen, Kategorie 21 mit Ursprung in Hongkong und Taiwan und in den übrigen Mitgliedstaaten im freien Verkehr befindlich, von der Gemeinschaftsbehandlung auszuschließen.

Die Entscheidung ist nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Entscheidung bis zum 30. September 1990 anwendbar.

Der Wortlaut dieser Entscheidung ist bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Brüssel, Tel.: (02) 235 23 64, Telefax: (02) 235 01 20 oder 235 01 21, zu erhalten.

Mit Entscheidung C(90) 259 vom 8. Februar 1990 hat die Kommission die Französische Republik ermächtigt, Parkas, Anoraks, Windjacken und dergleichen, Kategorie 21 mit Ursprung in China und Südkorea, die sich in den übrigen Mitgliedstaaten im freien Verkehr befinden, von der Gemeinschaftsbehandlung auszuschließen.

Die Entscheidung ist nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Entscheidung bis zum 30. September 1990 anwendbar.

Der Wortlaut dieser Entscheidung ist bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Brüssel, Tel.: (02) 235 23 64, Telefax: (02) 235 01 20 oder 235 01 21, zu erhalten.

Die Kommission hat durch Entscheidung C(90) 260 vom 8. Februar 1990 einen Antrag zurückgewiesen, mit dem die Französische Republik beantragt hatte, gemäß Artikel 115 ermächtigt zu werden, die Einfuhren von Oberhemden, auch Sport- und Arbeitshemden, Kategorie 8 mit Ursprung in Hongkong und in den übrigen Mitgliedstaaten im freien Verkehr befindlich, von der Gemeinschaftsbehandlung auszuschließen.

Die Entscheidung ist nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Entscheidung bis zum 30. September 1990 anwendbar.

Der Wortlaut dieser Entscheidung ist bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Brüssel, Tel.: (02) 235 23 64, Telefax: (02) 235 01 20 oder 235 01 21, zu erhalten.

Ausschreibung zur technischen Unterstützung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften bei der Durchführung des EUROTECNET-Programms zur Förderung von Innovationen in der Berufsbildung in der Folge des technologischen Wandels in der Europäischen Gemeinschaft

(90/C 34/04)

I. NAME UND ANSCHRIFT DER VERTRAGSCHLIESSENDE DIENSTSTELLE

Kommission der Europäischen Gemeinschaften,
Task Force „Humanressourcen, allgemeine und berufliche Bildung, Jugend“,
200, Rue de la Loi,
B-1049 Brüssel.

— die grenzübergreifende Zusammenarbeit zu fördern, um Modellvorhaben in Verbindung mit dem öffentlichen und dem privaten Sektor einzuleiten;

— Programme für die Ausbildung der Ausbilder zu entwickeln;

— Maßnahmen zu treffen, damit Austausch und Transfer des Programminhalts zwischen den Mitgliedstaaten gewährleistet sind;

II. VERFAHREN

Öffentliche Ausschreibung.

— Ausbildungs- und Technologie-Konsortien einzurichten, die für Unternehmen und Arbeitsuchende Ausbildungskonzepte im Bereich Technologie entwickeln;

III. GEGENSTAND UND EIGNUNGSVORAUSSETZUNGEN

1. Einleitung

1.1. Zur Durchführung des Beschlusses 89/657/EWG des Rates vom 18. Dezember 1989 ⁽¹⁾ über ein Aktionsprogramm der Gemeinschaft auf dem Gebiet der beruflichen Bildung in der Folge des technologischen Wandels (EUROTECNET) bemüht sich die Kommission der Europäischen Gemeinschaften um die technische Unterstützung einer Einrichtung, die mit den nachstehend zusammengefaßten Aufgaben befaßt werden soll.

— eine gemeinschaftliche Clearing-Stelle einzurichten, die für Auswertung und Austausch von Lehr- und Lernmitteln sorgt;

— eine Zusammenarbeit mit dem CEDEFOP zur Durchführung grenzübergreifender Studienaufenthalte in die Wege zu leiten;

— Maßnahmen der Mitgliedstaaten durch Verbreitung von Informationen, Austausch oder Transfer zu unterstützen.

1.2. Diese Aufgaben beziehen sich auf das gesamte EUROTECNET-Programm, insbesondere auf die in dem Programm vorgesehenen Maßnahmen 1, 2 und 3 (wie im Anhang des Beschlusses aufgeführt).

2.2. Zweite Reihe von Maßnahmen

2.2.1. Im Mittelpunkt der zweiten Reihe von Maßnahmen stehen Forschungsarbeiten und Untersuchungen, die dazu dienen, das Grund- bzw. Weiterbildungsangebot auf die Auswirkungen des technologischen Wandels abzustimmen. Die Arbeiten werden in Verbindung mit den Modellvorhaben ausgeführt und stützen das Programm wissenschaftlich ab.

2. Zusammenfassung der Programmziele

2.1. Erste Reihe von Maßnahmen

2.2.2. Vorrangiges Ziel der obigen Maßnahmen ist es,

2.1.1. Mit der ersten Reihe von Maßnahmen sollen innovatorische Konzepte gefördert werden, um die Grund- und Weiterbildung auf den technologischen Wandel abzustimmen.

— neue pädagogische Ansätze und Modelle zu erarbeiten, die in Berufsausbildungsprogramme Eingang finden sollen und sich vor allem auf multimediale Lernsysteme stützen;

2.1.2. Vorrangiges Ziel der obigen Maßnahmen ist es,

— die Methodik zur Ausbildung benachteiligter oder Randgruppen in den neuen Technologien und den Zugang dieser Gruppen zu entsprechenden Ausbildungsmaßnahmen zu verbessern;

— ein gemeinschaftsweites Netz innovatorischer Modellvorhaben in den Mitgliedstaaten aufzubauen und auf Gemeinschaftsebene Verbindungen zwischen den Vorhaben zu schaffen;

— die Ergebnisse vor allem der von der Gemeinschaft getragenen Programme zur Förderung von Forschung und Technologie zu analysieren und sie nach ihren Auswirkungen auf die geforderten Qualifikationen und Fertigkeiten zu bewerten.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 393 vom 30. 12. 1989.

2.3. Dritte Reihe von Maßnahmen

2.3.1. Im Zuge der dritten Reihe von Maßnahmen sollen verschiedene Informationstätigkeiten durchgeführt werden, damit das infolge des Programms gewonnene Wissen einer breiten Öffentlichkeit nähergebracht wird.

2.3.2. Vorrangiges Ziel der obigen Maßnahmen ist es,

- auf Gemeinschaftsebene oder in den Mitgliedstaaten Konferenzen über die Hauptthemen zu veranstalten, um die Verknüpfung zwischen Ausbildung und Technologien eingehend zu untersuchen;
- europäische Seminare, Fachkolloquien, gemeinsame Workshops der verschiedenen Vorhaben und Rundtischgespräche abzuhalten;
- die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Nutzung der Datenbanken und der Bereitstellung von Informationen über Ausbildungsangebote und Qualifikationen einzuleiten;
- zwecks Unterrichtung über das Programm und die vorgesehenen Maßnahmen Veröffentlichungen in den Amtssprachen der Gemeinschaft zu erarbeiten.

2.4. Vierte Reihe von Maßnahmen

2.4.1. Die vierte Reihe von Maßnahmen betrifft die technische Unterstützung für die Durchführung des Programms, die Gegenstand dieser Ausschreibung ist, die fortlaufende Bewertung des Programms sowie die Verbreitung und den Transfer der Ergebnisse.

3. Erforderliche Unterstützungsmaßnahmen

3.1. In Verbindung mit den obengenannten Tätigkeiten soll der Auftragnehmer die Kommission bei der Durchführung des EUROTECNET-Programms unterstützen und die Betreuung, Koordinierung und technische Abwicklung des gesamten Programms sowie die Verbreitung der Programmresultate übernehmen. Dies schließt Arbeiten in allen Amtssprachen der Gemeinschaft ein. Unter anderem hat der Auftragnehmer

- a) die Kommission bei der Entwicklung und Anwendung der allgemeinen Leitlinien des EUROTECNET-Programms und der verfügbaren finanziellen Förderung zu unterstützen;
- b) die Kommission bei der Festlegung detaillierter Kriterien für die Gemeinschaftsaktion zu unterstützen;
- c) die Kommission bei der Bearbeitung und Prüfung der eingegangenen Anträge zu unterstützen;

- d) gegebenenfalls Seminare, Fachkolloquien, gemeinsame Workshops der Vorhaben, Rundtischgespräche und Konferenzen vorzubereiten;
- e) auf Ersuchen der Kommission Arbeitsunterlagen über die anstehenden Themen in den von der Kommission festgelegten Sprachen zu erstellen;
- f) alle Anfragen nach Zuschüssen und Fördermitteln im Rahmen des Programms zu bearbeiten und den Fragestellern Beratung und Hilfe zu bieten;
- g) die Zahlung der Zuschüsse und Fördermittel an die Empfänger in Übereinstimmung mit den Anweisungen der Kommission zu tätigen;
- h) Veröffentlichungen und Dokumentationsunterlagen einschließlich Informationsmaterial über das Programm oder bestimmte Programmtätigkeiten in allen Gemeinschaftssprachen zu erarbeiten;
- i) den Erfordernissen des Programms angemessene Dokumentations-, Übersetzungs- und Sekretariatsdienste bereitzustellen;
- j) im Zusammenhang mit dem Programm für Studienaufenthalte ständigen Kontakt mit dem CE-DEFOP zu halten;
- k) ständige Verbindung zu den Stellen zu halten, die von den Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit dem Programm benannt wurden.

4. Bieter

4.1. Interessenten müssen über ein Büro in Brüssel verfügen oder bereit sein, ein solches Büro einzurichten, über das die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der technischen Unterstützung abgewickelt werden. Sie müssen einschlägige Erfahrungen mit der Förderung innovatorischer Konzepte auf dem Gebiet der beruflichen Bildung, die dem technologischen Wandel Rechnung tragen, mit der Unterstützung von grenzübergreifenden Kooperationsvorhaben und dem Transfer von Erfahrungen zwischen Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der beruflichen Bildung nachweisen können und über mehrsprachiges Personal verfügen.

4.2. Generell und vorbehaltlich weiterer Einzelheiten, die in den Verdingungsunterlagen der Ausschreibung enthalten sind, kann davon ausgegangen werden, daß die Kommission 1990 zu ihrer Unterstützung etwa acht bis zehn Personen und später etwa zwölf bis fünfzehn benötigen wird. Dabei ist ein breites Sprachenspektrum abzudecken (Muttersprachler).

5. Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die technische Unterstützung durch den Auftragnehmer bildet ein jährlich zu verlängernder Vertrag, der sich über die Programmdauer

von fünf Jahren erstreckt und am 1. August 1990 beginnt. Dieser Vertrag wird die allgemeinen Bedingungen enthalten, die von der Kommission auf derartige Verträge angewandt werden; Einzelheiten sind den Verdingungsunterlagen der Ausschreibung zu entnehmen.

IV. AUSSCHREIBUNGSVERFAHREN

6. Ausschreibungsunterlagen

6.1. Die Verdingungsunterlagen können ab 31. Januar 1990 bei Herrn T. Mawson, Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Task Force Humanressourcen, allgemeine und berufliche Bildung, Jugend, Rue de la Loi 200, B-1049 Brüssel, angefordert werden.

7. Unterbreitung der Angebote

7.1. Die Angebote müssen bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Task Force Humanressourcen, allgemeine und berufliche Bildung, Jugend, zu Händen von Herrn T. Mawson, Büro Joseph II 37, 4/11, bis zum 30. März 1990, spätestens 16 Uhr, eingehen, wenn sie persönlich hinterlegt werden.

7.2. Die Angebote sind vorzulegen

- a) vorzugsweise auf dem Postweg,
- b) durch Übergabe an den oben genannten Beamten.

Die Einsendung auf dem Postweg muß als Einschreiben erfolgen.

7.3. Als Nachweis der rechtzeitigen Einsendung gilt der Poststempel oder eine datierte und unterzeichnete Empfangsbestätigung des Beamten der vorgenannten Task Force, der die Sendung entgegengenommen hat.

7.4. Das Angebot ist in doppeltem Umschlag einzureichen. Beide Umschläge sind zu verschließen. Der innere Umschlag muß außer der in der Ausschreibung angegebenen Anschrift des Empfängers folgenden Vermerk tragen: „Ausschreibung Nr. TSRH 01/90. Angebot von (Name des Bieters). Nicht von der Poststelle zu öffnen.“ Selbstklebende Umschläge, die sich öffnen und wieder schließen lassen, ohne daß dies nachträglich erkennbar ist, dürfen nicht verwendet werden.

7.5. Das Angebot muß folgendes umfassen:

- die Rechtsform der juristischen Person, die das Angebot einreicht;
- den Organisationsplan für die Ausführung des Programms;
- einen detaillierten Finanzierungsplan für die fünfjährige Laufzeit des Programms, der berücksichtigt, daß die Kommission der Europäischen Ge-

meinschaften von allen Steuern und sonstigen Abgaben, einschließlich der Mehrwertsteuer, befreit ist.

7.6. Das Angebot kann in jeder Amtssprache der Europäischen Gemeinschaften abgefaßt werden und ist in dreifacher Ausfertigung an die obengenannte Anschrift zu richten.

Zum besseren Verständnis und zur schnelleren Prüfung der Vorschläge ist nach Möglichkeit eine Übersetzung ins Englische oder Französische beizufügen, wenn der ursprüngliche Wortlaut in einer anderen Amtssprache der Gemeinschaft abgefaßt ist.

7.7. Die Unterbreitung eines Angebots setzt voraus, daß die „allgemeinen Vertragsbedingungen“ akzeptiert werden. Vgl. Ausschreibungsunterlagen.

8. Auswahl des Auftragnehmers

8.1. Die Angebote werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- die in den Angeboten nachgewiesene Fähigkeit der Bieter, den Anforderungen zu genügen, die vorstehend zusammengefaßt und in den Verdingungsunterlagen der Ausschreibung ausführlich erläutert sind;
- vorgeschlagener Finanzierungsplan;
- von den Bietern unterbreitete fachliche und finanzielle Garantien und Eignung der vorgeschlagenen juristischen Person.

8.2. Das Angebot gilt für sechs Monate ab dem Stichtag für die Einreichung der Angebote.

8.3. Für die Öffnung der Angebote wurde ein Ad-hoc-Ausschuß mit folgenden Mitgliedern eingesetzt:

- Herr R. Charters d'Azevedo, Leiter des Referats Bildung und Ausbildung in den neuen Technologien,
- Herr T. Mawson, Beamter desselben Referats,
- Frau S. Evans, Assistentin des Direktors der Task Force.

8.4. Der Ad-hoc-Ausschuß wird die Umschläge am 11. April 1990 um 11 Uhr öffnen. Er hat zu prüfen, ob die Vorschriften für die Unterbreitung der Angebote eingehalten wurden.

8.5. Die Kommission behält sich das Recht vor, mit der juristischen Person ihrer Wahl zu verhandeln.

8.6. Den Bietern wird mitgeteilt, wie über ihr Angebot entschieden wurde.

8.7. Die finanziellen Bedingungen des Vertrages werden in Ecu festgelegt. Der Gesamtbetrag wird anteilig zu den verfügbaren Haushaltsmitteln der Kommission bestimmt.

**Mitteilung der Kommission gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3897/89
des Rates vom 18. Dezember 1989 zur Anwendung allgemeiner Zollpräferenzen im Jahr 1990
für Textilprodukte mit Ursprung in Entwicklungsländern**

(90/C 34/05)

In Anwendung von Artikel 15 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3897/89 des Rates vom 18. Dezember 1989 (ABl. Nr. L 383 vom 30. 12. 1989) teilt die Kommission mit, daß die nachstehend aufgeführten Gemeinschaftsplatfonds erreicht worden sind:

Laufende Nr.	Kategorie	Ursprung	Plafondhöhe
40.0160	16	Indien	94 000 Stück
40.0270	27	Indien	248 000 Stück
40.0280	28	Thailand	104 000 Stück
40.0280	28	Pakistan	104 000 Stück
40.0385	38 B	China	1 Tonne
40.0385	38 B	Pakistan	1 Tonne
40.0385	38 B	Hongkong	1 Tonne
40.0390	39	Pakistan	96 Tonnen
40.0400	40	Indien	35 Tonnen
40.0580	58	China	54 Tonnen
40.0590	59	Indien	295 Tonnen
40.0590	59	China	59 Tonnen
40.0750	75	Thailand	9 000 Stück
40.0880	88	China	2 Tonnen
40.0970	97	China	4 Tonnen
42.1610	161	China	70 Tonnen

II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft*KOM(89) 564 endg.**(Von der Kommission vorgelegt am 1. Dezember 1989)**(90/C 34/06)*

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Ein stärkeres Zusammenwachsen des Verkehrsmarkts der Gemeinschaft ist für den Binnenmarkt von wesentlicher Bedeutung. Die Eisenbahnen sind ein wichtiger Bestandteil des Verkehrsmarkts in der Gemeinschaft.

Im Binnenmarkt und auf Transitstrecken muß die Leistungsfähigkeit eines Eisenbahnnetzes unter Berücksichtigung seiner Besonderheiten verbessert werden, damit es sich in einen Wettbewerbsmarkt einfügt.

Um diese Ziele zu erreichen, müssen aufgrund der praktischen Erfahrung geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Hemmnisse des freien Dienstleistungsverkehrs getroffen werden.

Die künftige Entwicklung und die wirtschaftliche Nutzung des Eisenbahnnetzes erfordern eine Unterscheidung zwischen der Erbringung von Verkehrsleistungen und dem Betrieb des Fahrwegs. Eine wirksame Unterscheidung setzt voraus, daß beide Bereiche in jedem Fall getrennt verwaltet werden und ein getrenntes Rechnungswesen erhalten.

Aus Gründen der Transparenz muß jeder Mitgliedstaat die Bedingungen für den Fortbestand und die Gründung von Eisenbahnunternehmen auf seinem Hoheitsgebiet sowie deren Recht auf Zugang zum öffentlichen Fahrweg regeln und diese Regelungen veröffentlichen.

Um den Verkehr zwischen Mitgliedstaaten zu erleichtern, müssen die Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit haben, mit Eisenbahnunternehmen, die in anderen Mitgliedstaaten niedergelassen sind, Gesellschaften zu gründen.

Diese internationalen Gesellschaften müssen in den Mitgliedstaaten, in denen die angeschlossenen Unternehmen niedergelassen sind, Zugangs- und Transitrechte und in anderen Mitgliedstaaten, soweit die Abwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs dies erfordert, Transitrechte erhalten.

Da es noch keine gemeinsamen Regeln für die Anlastung der Fahrwegkosten gibt, und um die Gleichbehandlung der Verkehrsträger sicherzustellen, müssen die Mitgliedstaaten Regeln für die Abgeltung der Benutzung des Fahrwegs durch Eisenbahnunternehmen und ihre internationalen Gesellschaften erlassen und veröffentlichen. Diese Vorschriften müssen auf den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung und des lautereren Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern beruhen.

Die Mitgliedstaaten müssen den Betreibern des Fahrwegs Ausgleichsleistungen für Verluste gewähren, die diesen entstehen, wenn sie den Eisenbahnunternehmen einen nichtkostendeckenden Preis berechnen müssen.

Damit der Eisenbahnverkehr leistungsfähig und im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig wird, müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, daß die Eisenbahnunternehmen den Status eines unabhängigen Betreibers erhalten und sich eigenwirtschaftlich verhalten.

Zu diesem Zweck müssen die Mitgliedstaaten insbesondere dafür sorgen, daß die Verkehrsunternehmen mit öffentlichem Kapital eine gesunde Finanzstruktur haben und eine etwa erforderliche finanzielle Neuordnung gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Vertrages erfolgt.

Es ist erforderlich, einen Beratenden Ausschuß einzusetzen, der die Kommission unterstützt und die Durchführung dieser Richtlinie beobachtet —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

ABSCHNITT I

Ziel und Anwendungsbereich

Artikel 1

Diese Richtlinie soll die Entwicklung von Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft fördern, die leistungsfähig sind und den Erfordernissen des Binnenmarkts genügen.

Artikel 2

(1) Im Sinne dieser Richtlinie ist

a) „Eisenbahnunternehmen“ ein in der Gemeinschaft niedergelassenes Unternehmen, das Verkehrsleistungen im Eisenbahnverkehr erbringt. Hierzu gehören insbesondere folgende Unternehmen:

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),
- Danske Statsbaner (DSB),
- Deutsche Bundesbahn (DB),
- Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ),
- Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),
- Société nationale des chemins de fer français (SNCF),
- Iarnród Eireann (IE),
- Ente Ferrovie dello Stato (FS),
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),
- Caminhos do Ferro Portugueses EP (CP),
- British Rail (BR),
- Northern Ireland Railways (NIR);

b) „internationale Gesellschaft“ eine Gesellschaft von Eisenbahnunternehmen, der mindestens zwei in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen angehören und die gegründet wurde, um Verkehrsleistungen zwischen Mitgliedstaaten zu erbringen;

c) „Betreiber des Fahrwegs“ eine öffentliche Einrichtung oder ein Unternehmen, das den Fahrweg der Eisenbahn betreibt.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für Unternehmen, deren Geschäftstätigkeit auf den Betrieb von städtischem Nahverkehr im Sinne von Artikel 1 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates⁽¹⁾ beschränkt ist.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten regeln die finanziellen und sonstigen Voraussetzungen einschließlich des Zulassungsverfahrens, die ein Unternehmen erfüllen muß, damit es sich als Eisenbahnunternehmen niederlassen darf und Zugang zum staatlichen Fahrweg erhält.

ABSCHNITT II

Fahrweg

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten treffen unter Berücksichtigung der allgemeinen Erfordernisse der Gemeinschaft die zur Entwicklung des öffentlichen Fahrwegs notwendigen Maßnahmen. Hierzu erlassen und veröffentlichen sie den nachstehenden Grundsätzen entsprechende Vorschriften für den Fahrweg.

Artikel 5

(1) Ein gemäß Artikel 3 niedergelassenes Eisenbahnunternehmen erhält im Land seiner Niederlassung unter fairen Bedingungen den Zugang zum öffentlichen Fahrweg.

(2) Unter den gleichen Bedingungen erhalten die internationalen Gesellschaften Zugangs- und Transitrechte für die Erfordernisse grenzüberschreitender Verkehrsleistungen zwischen den Mitgliedstaaten, in denen die der Gesellschaft angehörenden Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben.

Artikel 6

(1) Bis zum Inkrafttreten gemeinsamer Regeln für die Anlastung der Fahrwegkosten stellen die Mitgliedstaaten sicher, daß die Eisenbahnunternehmen und internationalen Gesellschaften ein Entgelt für die Benutzung des Fahrwegs entrichten, das auf den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung und des lautereren Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern beruht.

(2) Hat das Ziel im Sinne von Absatz 1 ein Entgelt zur Folge, das nicht nur Deckung der gesamten Fahrwegkosten ausreicht, so erhält der Betreiber des Fahrwegs von dem betreffenden Mitgliedstaat einen Ausgleich für die dadurch entstandenen Verluste.

(3) Das Entgelt für den Zugang zu jeder Strecke ist vom Betreiber des Fahrwegs unter Berücksichtigung unter anderem aller gleisteten Zugkilometer und besonderer Anforderungen, die auf Faktoren wie Geschwindigkeit, Radsatzlast, Umfang und Dauer der Benutzung zurückzuführen sind, festzulegen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 156 vom 28. 6. 1969, S. 1.

(4) Die Kommission kann von den Mitgliedstaaten Angaben verlangen über

- die jährliche Benutzung von und die Einnahmen für Strecken, die von mindestens zwei Eisenbahnunternehmen in Anspruch genommen werden;
- die jährlichen Unterhalts- und Investitionskosten jeder dieser Strecken;
- den Gesamtbetrag der gemäß Absatz 2 gewährten Ausgleichszahlungen.

ABSCHNITT III

Gemeinsame Grundsätze für die Eisenbahnunternehmen

Artikel 7

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die rechtliche Selbständigkeit und unabhängige Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, daß die Eisenbahnunternehmen nach eigenwirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden und die Art ihrer Geschäftstätigkeit dem Markt anpassen können. Insbesondere können die Eisenbahnunternehmen

- internationale Gesellschaften gründen oder ihnen beitreten;
- unbeschadet des Artikels 8 ihre interne Organisation festlegen;
- Produktion, Verkauf und Preise der Leistungen kontrollieren;
- über Personal, Vermögenswerte und Anschaffungen entscheiden;
- neue Märkte erschließen sowie Technologien und Leistungen entwickeln, um ihre Rentabilität sowohl kurz- als auch langfristig zu verbessern;
- jede innovative Managementtechnik, die als sinnvoll angesehen wird, übernehmen;
- in verwandten Bereichen des Eisenbahnverkehrs neue Geschäftstätigkeiten entwickeln, insbesondere Tochtergesellschaften gründen und sich an Gemeinschaftsunternehmen (Joint ventures) beteiligen;
- unter Berücksichtigung eigenwirtschaftlicher Interessen Verträge mit Gebietskörperschaften insbesondere über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aushandeln und abschließen.

Artikel 8

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit Eisenbahnunternehmen, die auch den Fahrweg betreiben, ihre den Fahrweg und den Betrieb betreffende Geschäftstätigkeit gemäß Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in einem jeweils eigenen Unternehmensbereich ausüben. Das Rechnungswesen jedes Unternehmensbereichs ist so zu führen, daß Quersubventionen ausgeschlossen sind.

Artikel 9

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die öffentlichen Eisenbahnunternehmen ab dem 1. Januar 1993 eine gesunde Finanzstruktur haben.

(2) „Gesunde Finanzstruktur“ bedeutet, daß die Bilanz nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Rechnungswesens erstellt wird und den tatsächlichen Wert der Vermögensgegenstände widerspiegelt und daß nach einer etwaigen Übertragung des Eigentums und der finanziellen Verantwortung für den Fahrweg das langfristige Anlagevermögen und ein ausreichendes Umlaufvermögen in angemessenem Umfang mit Eigenkapital und langfristigen Verbindlichkeiten finanziert werden.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen außerdem dafür, daß künftig Investitionen zur Erweiterung von vorhandenen oder zur Schaffung von neuen Geschäftstätigkeiten der öffentlichen Eisenbahnunternehmen durch eine angemessene Kapitalerhöhung finanziert werden.

(4) Soweit es zur Verwirklichung des Ziels von Absatz 1 erforderlich ist und mit den Artikeln 92 und 93 des Vertrages in Einklang steht, können die Mitgliedstaaten außergewöhnliche Sanierungsmaßnahmen treffen. Diese können insbesondere aus dem Abbau der Schulden in Form einer Übernahme durch den Staat, der Bildung eines Tilgungsfonds oder anderen finanziell gleichwertigen Maßnahmen bestehen.

ABSCHNITT IV

Schlußbestimmungen

Artikel 10

Die Kommission wird von einem Ausschuß mit beratender Funktion unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt eine Stellungnahme zu diesem Entwurf erforderlichenfalls durch eine Abstimmung innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende aufgrund der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird zu Protokoll genommen; darüber hinaus kann jeder Mitgliedstaat verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

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

Artikel 11

Die Bestimmungen dieser Richtlinie gelten unbeschadet der Richtlinie des Rates betreffend die Auftragsvergabe im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor.

Artikel 12

Die Entscheidung 75/327/EWG des Rates ⁽¹⁾ wird aufgehoben.

Artikel 13

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Januar 1993 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 152 vom 12. 6. 1975, S. 3.

Die aufgrund des ersten Unterabsatzes erlassenen Vorschriften müssen eine ausdrückliche Verweisung auf diese Richtlinie enthalten.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission unterrichtet darüber die anderen Mitgliedstaaten.

Artikel 14

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs

KOM(89) 564 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 1. Dezember 1989)

(90/C 34/07)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik ist die Beseitigung der Unterschiede zwischen den Verpflichtungen, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind und auf dem Verkehrsmarkt zu erheblichen Verzerrungen führen können.

Das öffentliche Interesse kann es rechtfertigen, Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes weiterhin zu betreiben.

Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sollten, damit sie auf eigenwirtschaftlicher Grundlage betrieben werden können, in einem Vertrag zwischen den zuständigen Behörden und den Unternehmen geregelt werden.

Angesichts der Möglichkeiten, die solche Verträge bieten, ist es außer bei bestimmten Stadt-, Vorort- und Re-

gionalverkehrsdiensten nicht mehr gerechtfertigt, weiterhin Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aufrechtzuerhalten, um öffentliche Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen.

Daher ist es erforderlich, die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates ⁽¹⁾ zu ändern und allgemeine Regeln für Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aufzustellen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 erhalten die Absätze 2, 3 und 4 folgende Fassung:

„(2) Wenn eine angemessene Verkehrsbedienung auf bestimmten Strecken oder in bestimmten Gebieten dies erfordert, können die Mitgliedstaaten mit den Unternehmen gemäß Artikel 14 gegebenenfalls Verträge über die Einrichtung oder Beibehaltung von Verkehrsdiensten aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aushandeln.

(3) Die Mitgliedstaaten können jedoch im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr auch Verkehrsdienste

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 156 vom 28. 6. 1969, S. 1.

aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne von Absatz 1 aufrechterhalten. Solche Verkehrsdienste sind innerhalb eines besonderen Unternehmensbereichs zu erbringen, der folgende Anforderungen erfüllt:

- a) getrenntes Rechnungswesen und eine klare Unterscheidung des Anlagevermögens;
- b) interne Eigenständigkeit für die laufende Geschäftsführung und Kontrolle in Angelegenheiten der Verwaltung und des Rechnungswesens;
- c) ausgeglichene Rechnung auf der Grundlage der Betriebseinnahmen einschließlich Zuschüssen und Ausgleichszahlungen ohne Unterstützung durch oder an andere Unternehmensbereiche.

(4) Finanzielle Belastungen, die Verkehrsunternehmen aus der Auferlegung von Verpflichtungen im Sinne von Absatz 3 entstehen, sind nach den Verfahren dieser Verordnung auszugleichen.“

2. Artikel 1 wird um einen neuen Absatz 5 ergänzt:

„(5) Im Sinne dieser Verordnung bedeutet

- „Stadt- und Vorortverkehrsdienste“ den Betrieb von Personenverkehrsdiensten auf der Grundlage eines besonderen Tarifsystems, um die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum und dem Umland zu befriedigen;
- „Regionalverkehrsdienste“ den Betrieb von Personenverkehrsdiensten, um die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einer Region als auch zwischen einer Region und Verkehrsknotenpunkten zu befriedigen.“

3. Artikel 10 Absatz 1 zweiter Unterabsatz und Absatz 2 sowie Artikel 11 Absatz 3 werden gestrichen.

4. Abschnitt V erhält folgende Fassung:

„ABSCHNITT V

Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes

Artikel 14

(1) Ein „Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes“ ist ein Vertrag, der zwischen einem Mitgliedstaat und einem Verkehrsunternehmen unter Wahrung der Eigenständigkeit und der wirtschaftlichen Interessen der Verkehrsunternehmen ausgehandelt und abgeschlossen wird, um der Allgemeinheit angemessene Verkehrsdienste zu bieten.

(2) Mit einem Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes kann der Mitgliedstaat insbesondere sicherstellen, daß

- Verkehrsdienste bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität genügen,
- zusätzliche Verkehrsdienste betrieben werden und
- vor allem Verkehrsleistungen für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Strecken zu besonderen Tarifen und Bedingungen erbracht werden.

Ein Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes kann über den Betrieb eines Verkehrsdienstes, der für die Unternehmen mit wirtschaftlichen Nachteilen verbunden ist, oder über die Einrichtung oder Aufrechterhaltung eines Verkehrsdienstes, der andernfalls nicht betrieben würde, geschlossen werden.

(3) Ein Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes wird im voraus geschlossen und sollte unter anderem folgende Punkte regeln:

- a) die Geltungsdauer des Vertrages, die mehrjährig sein sollte;
- b) die Einzelheiten des Verkehrsdienstes, vor allem die Anforderungen an Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität;
- c) die Verfahrensregeln für die Festsetzung und Anpassung der Tarife;
- d) den Vertragspreis, der, wenn das Unternehmen seine Tarife innerhalb vereinbarter Grenzen festsetzen darf, als Ergänzung der Tarifeinnahmen oder, wenn sich ein Mitgliedstaat die Festsetzung der Tarife vorbehält, einschließlich der Tarifeinnahmen vereinbart werden kann;
- e) die ausdrückliche und klare Angabe, in welcher Form und zu welchem Zeitpunkt der Vertragspreis zu zahlen ist;
- f) die Möglichkeit von Vertragszusätzen, um unvorhersehbare Veränderungen zu berücksichtigen;
- g) die Wertminderung des Sachanlagevermögens, das für den Betrieb des Verkehrsdienstes eingesetzt wird.

(4) Wünscht ein Unternehmen einen Verkehrsdienst, für den ein Vertrag über Verkehrsdienste gilt, einzustellen oder erheblich zu ändern, so ist die zuständige Behörde davon im voraus zu unterrichten; diese kann einen angemessenen Aufschub der Entscheidung verlangen, um öffentliche Anhörungen durchzuführen. Wünschen die zuständigen Behörden die Aufrechterhaltung des Verkehrsdienstes, so sind Verhandlungen über einen Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aufzunehmen.

(5) Scheitern diese Verhandlungen oder besteht Uneinigkeit über die Erfüllung eines Vertrages, so

kann der Sachverhalt einem von beiden Parteien benannten Schiedsgremium vorgelegt werden. Solange dieses Gremium den Sachverhalt prüft, wird der Verkehrsdienst aufrechterhalten. Bei seiner Entscheidung berücksichtigt das Gremium insbesondere

- das Interesse der Allgemeinheit,
- die Besonderheiten des Verkehrsdienstes,
- die Deckung der tatsächlichen Kosten des Verkehrsdienstes.

Die binnen drei Monaten zu treffende Entscheidung des Gremiums ist für beide Parteien verbindlich.

(6) Für den Zeitraum vor dem Vertragsabschluß hat das Unternehmen Anspruch auf Ausgleich nach dem Verfahren im Sinne von Abschnitt IV.

(7) Bis zum 31. Mai eines jeden Jahres teilen die Mitgliedstaaten der Kommission insbesondere folgende Angaben betreffend die Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im abgelaufenen Jahr mit:

- eine Übersicht über den Inhalt von neuen Verträgen und Vertragszusätzen,
- die Entscheidungen des Gremiums im Sinne von Absatz 5,

— eine Gesamtbewertung der abgelaufenen Verträge.

Auf Ersuchen der Kommission erteilen die Mitgliedstaaten weitere Angaben über Bedingungen, Betrieb und Ergebnisse von Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes.“

5. Artikel 19 erhält folgende Fassung:

„Artikel 19

(1) Diese Verordnung gilt für Eisenbahnunternehmen, die in den Geltungsbereich der Richtlinie des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft ⁽¹⁾ fallen.

(2) Sie gilt nicht für andere Verkehrsunternehmen, die überwiegend Nah- oder Regionalverkehrsleistungen erbringen.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1992 in Kraft.

⁽¹⁾ Siehe den Vorschlag für eine Richtlinie auf Seite 8 dieses Amtsblatts.

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über die Schaffung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für Eisenbahnen

KOM(89) 564 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 1. Dezember 1989)

(90/C 34/08)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Funktionsfähigkeit des Binnenmarkts erfordert es, die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege zwischen den Regionen der Gemeinschaft insbesondere durch ein Hochgeschwindigkeitsnetz für den Personen- und gegebenenfalls den Güterverkehr zu verbessern und zu steigern.

1986 hat die Kommission dem Rat einen Bericht mit dem Titel „Auf dem Weg zu einem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz“ ⁽¹⁾ vorgelegt. Das Parlament hat Maßnahmen der Gemeinschaft in diesem Bereich unterstützt ⁽²⁾. Anfang 1989 hat die Gemeinschaft der Europäischen Eisenbahnen einen „Vorschlag für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz“ unterbreitet.

Die heutige Sättigung des Luftraums und zahlreicher Fernstraßen ist besorgniserregend. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Luft- und des Straßenverkehrs würde umfangreiche Investitionen erfordern.

Die Gemeinschaft muß der Entwicklung umweltfreundlicher Technologien den Vorrang einräumen.

Der Fahrweg der Eisenbahn erfüllt diese Anforderungen, so daß ihm der Ausbau der Hochgeschwindigkeitstechnik zugute käme.

⁽¹⁾ KOM(86) 341 endg.

⁽²⁾ Starita-Bericht EP 109.323.

Die Maßnahmen der einzelnen Mitgliedstaaten müssen in ein koordiniertes Gemeinschaftsprogramm mit einem Maß an Kompatibilität einbezogen werden, das einen optimalen Betrieb der Fahrzeuge sicherstellt. Es sind die Voraussetzungen für einen Beitrag der Gemeinschaft zur Finanzierung des Netzes gemäß der Verordnung des Rates über eine Finanzhilfe für Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu schaffen.

Die Aufstellung dieses Programms und die Angleichung technischer Anforderungen sind daher vordringlich.

Die erforderliche Koordinierung des Programms und der sonst geplanten Maßnahmen verlangt eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten. Diese Koordinierung soll in einem von der Kommission einzusetzenden Ausschuss stattfinden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Hochgeschwindigkeitsstrecken in der Gemeinschaft werden im Rahmen eines europäischen Netzes ausgebaut, das den Benutzern hochwertige Verkehrsleistungen bietet. Auf geeigneten Abschnitten steht das Netz auch dem Hochgeschwindigkeitsgüterverkehr offen.

Artikel 2

(1) Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, das eng an die vorhandenen Eisenbahnnetze angebunden ist, umfaßt auch die notwendigen Anschluß- und Verlängerungsstrecken.

(2) Hochgeschwindigkeitsstrecken sind Neubausrecken für Geschwindigkeiten über 200 km/h und Ausbaustrecken für Geschwindigkeiten über 160 km/h.

Artikel 3

(1) Die Kommission setzt einen Ausschuss ein, der die erforderliche Arbeit zum Ausbau des Netzes im Sinne von Artikel 2 übernimmt. Dieser Ausschuss besteht aus zwei Vertretern jedes Mitgliedstaats und aus anderen qualifizierten Persönlichkeiten, die von der Kommission benannt werden. Die Kommission führt den Vorsitz und übernimmt die Sekretariatsaufgaben.

(2) Der Ausschuss kann gegebenenfalls Vertreter aus Drittländern einladen, die am Ausbau des Netzes interessiert sind.

Artikel 4

(1) Nach dem Verfahren von Artikel 75 EWG-Vertrag beschließt der Rat bis zum 31. Dezember 1990 den Streckenplan des zukünftigen Hochgeschwindigkeitsnetzes und einen Zeitplan für die in den nächsten 15 Jahren vorrangig fertigzustellenden Hauptstrecken.

(2) Im Rahmen dieses Gemeinschaftsplans wird ein ausreichendes Maß an Kompatibilität der Fahrwege und

Anlagen der einzelnen Teile des Netzes festgelegt, um einen optimalen Betrieb der Fahrzeuge zu gewährleisten. Nach dem Verfahren von Artikel 75 EWG-Vertrag erläßt der Rat die erforderlichen Richtlinien zur technischen Harmonisierung des Netzes.

Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten arbeiten im Ausschuss nach Artikel 3 zusammen, um die in Artikel 4 genannten Maßnahmen durchzuführen.

(2) Rechtzeitig vor der endgültigen Annahme übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission, die ihrerseits die übrigen Mitgliedstaaten unterrichtet, ihre Pläne für Fahrwege und Hochgeschwindigkeitszüge und teilen deren Hauptkenndaten mit.

(3) Binnen einem Monat nach der Mitteilung im Sinne von Absatz 2 findet auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Veranlassung der Kommission im Ausschuss nach Artikel 3 eine Konzertierung über die Angaben statt. Die Anträge müssen begründet sein und unter anderem mögliche Schwierigkeiten, die dem Betrieb und der Einheitlichkeit des Netzes entgegenstehen, geltend machen.

(4) Der Mitgliedstaat, der für ein zur Konzertierung vorgelegtes Vorhaben zuständig ist, stellt die endgültige Genehmigung bzw. den Beginn der Bauarbeiten, vom Zeitpunkt der Mitteilung gemäß Absatz 2 an gerechnet, um sechs Monate zurück, damit im Ausschuss eine Einigung erzielt werden kann und so alle Hemmnisse, die der Funktionsfähigkeit und Einheitlichkeit des Netzes im Sinne von Artikel 1 entgegenstehen, beseitigt werden.

(5) Die Frist im Sinne von Absatz 4 beträgt zwölf Monate, wenn die Kommission innerhalb von drei Monaten nach der Mitteilung gemäß Absatz 2 ihre Absicht erklärt, gemäß Artikel 4 Absatz 2 eine Richtlinie über diese Angelegenheit vorzulegen.

Artikel 6

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, um ein geeignetes Konzertierungsverfahren sicherzustellen und erforderlichenfalls insbesondere die Vertraulichkeit von Angaben, die ihnen in diesem Zusammenhang erteilt werden, zu wahren.

(2) Das Konzertierungsverfahren im Sinne dieser Entscheidung berührt nicht die Zuständigkeit der bereits bestehenden Ausschüsse, insbesondere der beratenden oder technischen Ausschüsse wie des Ausschusses für die Verkehrsinfrastruktur, der durch die Entscheidung 78/174/EWG des Rates⁽¹⁾ eingesetzt wurde.

Artikel 7

Diese Entscheidung ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 54 vom 25. 2. 1978, S. 16.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 75/130/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten

KOM(89) 564 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 1. Dezember 1989)

(90/C 34/09)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Anwendung der Richtlinie 75/130/EWG des Rates⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 86/544/EWG⁽²⁾, hat sich positiv ausgewirkt.

Wegen der zunehmenden Probleme im Zusammenhang mit der Überlastung der Straßen, dem Schutz der Umwelt und der Sicherheit im Straßenverkehr ist es im öffentlichen Interesse notwendig, den kombinierten Verkehr als eine wirtschaftlich attraktive Alternative zum innergemeinschaftlichen Straßengüterfernverkehr weiter auszubauen.

Da der Anreiz, den die heutigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zu Beförderungen im kombinierten Verkehr bieten, infolge der im Gang befindlichen Liberalisierung des herkömmlichen Güterkraftverkehrs geringer geworden ist, müssen diese Vorschriften geändert werden, um die Möglichkeiten, welche die verschiedenen Verfahren bieten, besser nutzen zu können.

Angesichts des Grundsatzes der Gleichbehandlung und des Wunsches nach gleichmäßiger Förderung aller Arten des kombinierten Verkehrs dürfen für den Vor- und Nachlauf auf der Straße im kombinierten Verkehr Straße/Schiene/Binnenwasserstraße keine anderen Regeln gelten als für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße.

Um eine umfassendere Inanspruchnahme des kombinierten Verkehrs zu fördern, darf der Zugang zum Güterkraftverkehr im Rahmen des kombinierten Verkehrs innerhalb der Gemeinschaft nicht beschränkt werden.

Der Ausbau des kombinierten Verkehrs soll auch den alpenüberquerenden Transitverkehr erleichtern.

Die bestehenden Vorschriften für Steuerermäßigungen bzw. -erstattungen für die im kombinierten Verkehr eingesetzten Straßenfahrzeuge sind zu vereinheitlichen, damit sie wirkungsvoller und in der gesamten Gemeinschaft einheitlich angewandt werden.

Der Zugang des Werkverkehrs zu Beförderungen im kombinierten Verkehr ist zu erleichtern —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 75/130/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 1 dritter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— „kombinierter Verkehr in der Binnenschifffahrt“ Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten, bei dem Lastkraftwagen, Anhänger, Sattelanhänger mit und ohne Zugmaschine, Wechselaufbauten und Behälter von mindestens 20 Fuß in der Binnenschifffahrt von dem der Beladestelle nächstgelegenen geeigneten Verladebinnenhafen zu dem der Entladestelle nächstgelegenen geeigneten Entladebinnenhafen befördert werden.“

2. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

(1) Alle in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Verkehrsunternehmer, welche die Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf und für den Zugang zum Markt für den Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten erfüllen, dürfen Beförderungen im Vor- und Nachlauf auf der Straße im kombinierten Verkehr durchführen. Insbesondere darf ein Verkehrsunternehmer in einem anderen Mitgliedstaat vorübergehend Beförderungen durchführen, die mit einem Vor- oder Nachlauf auf der Straße von Beförderungen im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr verbunden sind, ohne in diesem Mitgliedstaat eine im Handelsregister eingetragene Firma, einen Geschäftssitz oder eine Niederlassung zu haben.

(2) Unbeschadet der Vorschriften von Artikel 2 unterliegt die Durchführung von innerstaatlichen Beför-

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 48 vom 22. 2. 1975, S. 31.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 320 vom 15. 11. 1986, S. 33.

derungen im Sinne von Absatz 1 durch einen nichtansässigen Verkehrsunternehmer den Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem die Beförderungen durchgeführt werden. Diese Vorschriften müssen auf nichtansässige Verkehrsunternehmer unter den für die eigenen Verkehrsunternehmer dieses Staates geltenden Bedingungen und in der Weise angewandt werden, daß jede Diskriminierung nichtansässiger Verkehrsunternehmer aus Gründen der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung ausgeschlossen ist.“

3. Artikel 8 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um ab dem 1. Januar 1985 sicherzustellen, daß die in Absatz 3 genannten Steuern auf Straßenfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Anhänger oder Sattelanhänger), die im kombinierten Verkehr eingesetzt werden, pauschal oder im Verhältnis zu den Fahrten, bei denen diese Fahrzeuge auf der Eisenbahn oder der Binnenwasserstraße befördert worden sind, innerhalb der Grenzen und in Übereinstimmung mit den Bedingungen und Regeln, die sie nach Konsultation der Kommission erlassen haben, ermäßigt oder erstattet werden.

Solche Ermäßigungen oder Erstattungen gewährt der Staat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, auf der Grundlage der Fahrten, die im kombinierten Verkehr auf der Eisenbahn oder der Binnenwasserstraße durchgeführt werden.

Die Mitgliedstaaten erstatten den vollen Betrag der Verbrauchsteuern oder ähnlicher Abgaben auf ein Fahrzeug, das während eines Zeitraums von zwölf Monaten mehr als 120 Fahrten ausgeführt hat, bei denen es im Rahmen einer grenzüberschreitenden Beförderung im kombinierten Verkehr über einen Teil der Gesamtstrecke auf der Eisenbahn oder der Binnenwasserstraße befördert worden ist. Die Mitgliedstaaten können von dem Unternehmer einen entsprechenden Nachweis anhand des Beförderungspapiers im Sinne von Artikel 3 verlangen.

Wird diese Zahl von Fahrten nicht erreicht, so gilt folgende Ermäßigung:

- 91 bis 120 Fahrten: 75 % Ermäßigung der jährlich gezahlten Verbrauchsteuern,
- 61 bis 90 Fahrten: 50 % Ermäßigung der jährlich gezahlten Verbrauchsteuern,
- 31 bis 60 Fahrten: 25 % Ermäßigung der jährlich gezahlten Verbrauchsteuern.

Übersteigt die auf der Eisenbahn zurückgelegte Strecke 400 km, so zählt die Fahrt doppelt. Übersteigt die Entfernung 800 km, so zählt die Fahrt dreifach.“

4. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Beförderungen im Vor- oder Nachlauf auf der Straße sind im kombinierten Verkehr von der Tarifpflicht ausgenommen.“

5. Folgende Artikel werden angefügt:

„Artikel 12

Der Vor- oder Nachlauf auf der Straße im kombinierten Verkehr gilt — abweichend von der Definition der ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten ⁽¹⁾ — als Beförderung im Werkverkehr, wenn die auf der Straße zurückgelegte Strecke mit einer Zugmaschine durchgeführt wird, die einem Unternehmen gehört, von diesem auf Raten gekauft oder gemietet worden ist und von einem Fahrer des Unternehmens gefahren wird, das der Empfänger oder der Versender der beförderten Güter ist, und wenn der Vor- oder Nachlauf auf der Straße jeweils eine Beförderung im Werkverkehr im Sinne dieser Richtlinie darstellt.

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

⁽¹⁾ ABl. Nr. 70 vom 6. 8. 1962, S. 2005/62.“

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Juli 1990 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Die aufgrund des ersten Unterabsatzes erlassenen Vorschriften müssen eine ausdrückliche Verweisung auf diese Richtlinie enthalten.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission unterrichtet darüber die anderen Mitgliedstaaten.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

