

Amtsblatt

der

Europäischen Gemeinschaften

20. Jahrgang Nr. L 334

24. Dezember 1977

Ausgabe in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

Inhalt

I *Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

- ★ Verordnung (EWG) Nr. 2827/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr 1
 - ★ Verordnung (EWG) Nr. 2828/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr 5
 - ★ Verordnung (EWG) Nr. 2829/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über die Inkraftsetzung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) 11
 - ★ Verordnung (EWG) Nr. 2830/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über Maßnahmen zur Herstellung der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung und der Jahresrechnung von Eisenbahnunternehmen 13
 - ★ Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten 22
-

II *Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

Rat

77/795/EWG:

- ★ Entscheidung des Rates vom 12. Dezember 1977 zur Einführung eines gemeinsamen Verfahrens zum Informationsaustausch über die Qualität des Oberflächen-süßwassers in der Gemeinschaft 29

77/796/EWG:

- ★ Richtlinie des Rates vom 12. Dezember 1977 über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer 37

2

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2827/77 DES RATES

vom 12. Dezember 1977

zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

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

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr⁽¹⁾, geändert durch die Verordnungen (EWG) Nr. 514/72⁽²⁾ und (EWG) Nr. 515/72⁽³⁾,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments⁽⁴⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽⁵⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Wie die Erfahrung gezeigt hat, sollten bestimmte Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 dadurch behoben werden, daß an dieser Verordnung Änderungen vorgenommen werden, die die Ziele des sozialen Fortschritts, der Sicherheit im Straßenverkehr und der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Straßenverkehr nicht beeinträchtigen.

Für Fahrzeuge, in denen ein Kontrollgerät nach Artikel 1 und Artikel 20 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr⁽⁶⁾ verwendet wird, braucht die Kontrolle der täglichen Lenkzeiten nicht

durch eine Beschränkung der täglichen Fahrstrecke dieser Fahrzeuge ergänzt zu werden.

Bei zahlreichen Beförderungen im Straßenverkehr innerhalb der Gemeinschaft werden auf Teilstrecken Fährschiffe oder Eisenbahnen benutzt. In die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 sind daher geeignete Bestimmungen für die täglichen Ruhezeiten und die Unterbrechungen bei diesen Beförderungen aufzunehmen.

Aus Gründen der Sicherheit im Straßenverkehr sind Prämien, die nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke und/oder der beförderten Gütermenge gewährt werden und die die Sicherheit im Straßenverkehr beeinträchtigen könnten, zu untersagen.

Es ist wünschenswert, in einem gemeinschaftlichen Verfahren die Möglichkeit vorzusehen, bei bestimmten einzelstaatlichen Beförderungen, die besondere Merkmale aufweisen, von den Bestimmungen der Verordnung abzuweichen. Im Falle von Ausnahmen sollten die Mitgliedstaaten gehalten sein, Vorkehrungen für eine wirksame Überwachung der betreffenden Beförderungen zu treffen und sich zu vergewissern, daß der soziale Schutz und die Sicherheit im Straßenverkehr nicht beeinträchtigt werden.

Treten vor dem 1. Januar 1981 im Verkehrsbereich erhebliche Schwierigkeiten auf oder sind die Schwierigkeiten derart, daß sie die Gesamtwirtschaft oder die Wirtschaft eines Gebietes ernsthaft beeinträchtigen können, so müssen die Mitgliedstaaten ermächtigt werden können, von einigen Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 abweichende Maßnahmen zu treffen; die auf Grund des betreffenden Artikels gewährten Abweichungen dürfen jedoch nicht über den 1. Januar 1981 hinaus angewendet werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 wird wie folgt geändert:

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 77 vom 29. 3. 1969, S. 49.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 67 vom 20. 3. 1972, S. 1.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 67 vom 20. 3. 1972, S. 11.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. C 6 vom 10. 1. 1977, S. 150.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. C 297 vom 16. 12. 1976, S. 12.

⁽⁶⁾ ABl. Nr. L 164 vom 27. 7. 1970, S. 1.

(1) Artikel 4 wird wie folgt geändert:

— Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„4. Fahrzeugen der Polizei, der Gendarmerie, der Streitkräfte, der Feuerwehr, des Zivil- und des Wasserschutzes, der Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke, der Straßenbauämter, des Telegraf- und Fernsprechdienstes, des Postsachenbeförderungsdienstes und der Rundfunk- und Fernsehanstalten, mobilen Peilstationen für Fernseh- und Rundfunkgeräte oder Fahrzeugen, die von anderen Trägern öffentlicher Gewalt zu öffentlichen Zwecken eingesetzt und nicht im Wettbewerb mit gewerblichen Unternehmen tätig werden;“

— Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„5. Fahrzeugen, die zur Beförderung von Kranken und Verletzten sowie von Rettungsmaterial eingesetzt sind, und allen anderen besonderen Fahrzeugen für ärztliche Aufgaben;“

— Nummer 7 erhält folgende Fassung:

„7. Zugmaschinen und andere Maschinen, die ausschließlich für örtliche land- und forstwirtschaftliche Arbeiten eingesetzt werden;“

— folgende Nummern werden angefügt:

„8. Fahrzeugen im Zirkus- und Schaustellergewerbe;

9. besonderen Pannenhilfefahrzeugen.“

(2) In Artikel 6, dessen bisheriger Text Absatz 1 wird, wird ein Absatz 2 mit folgendem Wortlaut angefügt:

„(2) Absatz 1 gilt nicht, wenn in diesen Fahrzeugen ein Kontrollgerät gemäß Artikel 1 oder Artikel 20 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2828/77⁽²⁾, verwendet wird.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 164 vom 27. 7. 1970, S. 1.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 334 vom 24. 12. 1977, S. 5.“

(3) Die Artikel 9 und 10 werden gestrichen.

(4) Folgender Artikel 11a wird eingefügt:

„Artikel 11a

Begleitet ein Mitglied des Fahrpersonals im Güter- oder Personenverkehr ein Fahrzeug, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, so darf die tägliche Ruhezeit einmal unterbrochen werden, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

— Der an Land verbrachte Teil der täglichen Ruhezeit kann vor oder nach dem auf dem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbrachten Teil der täglichen Ruhezeit liegen.

— Der Zeitraum zwischen den beiden Teilen der täglichen Ruhezeit muß so kurz wie möglich sein und darf auf keinen Fall vor der Verladung des Fahrzeugs oder nach dem Verlassen der Eisenbahn oder des Schiffs durch das Fahrzeug eine Stunde übersteigen, dabei umfaßt der Vorgang der Verladung bzw. des Verlassens auch die Zollformalitäten.

— Während der beiden Teile der täglichen Ruhezeit muß dem Mitglied des Fahrpersonals ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung stehen.

— Wird die tägliche Ruhezeit so unterbrochen, so wird sie um zwei Stunden erhöht.

— Die gesamte auf einem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbrachte Zeit, die nicht als Teil der täglichen Ruhezeit angerechnet wird, gilt als Unterbrechung im Sinne von Artikel 8.“

(5) Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

(1) Jedes Mitglied des Fahrpersonals muß außer den in Artikel 11 genannten täglichen Ruhezeiten eine wöchentliche Ruhezeit von mindestens 29 zusammenhängenden Stunden haben, der eine tägliche Ruhezeit unmittelbar vorausgehen oder folgen muß.

(2) Die in Absatz 1 genannte Ruhezeit kann auf mindestens 24 zusammenhängende Stunden vermindert werden, wenn dem betreffenden Mitglied des Fahrpersonals in derselben Woche eine entsprechende Ruhezeit gewährt wird.

(3) Jedoch kann in der Zeit vom 1. April bis 30. September die wöchentliche Ruhezeit nach Absatz 1 für Mitglieder des Fahrpersonals der im grenzüberschreitenden Straßenpersonenverkehr eingesetzten Fahrzeuge durch eine Ruhezeit von mindestens 60 aufeinanderfolgenden Stunden ersetzt werden, die vor Ablauf von jeweils höchstens 14 aufeinanderfolgenden Tagen einzuhalten ist. Dieser Ruhezeit muß eine Ruhezeit nach Artikel 11 dieser Verordnung unmittelbar vorausgehen oder folgen.

Unterabsatz 1 gilt nicht für Mitglieder des Fahrpersonals von Fahrzeugen im Personenlinienverkehr.“

(6) Es wird folgender Abschnitt Va eingefügt:

„ABSCHNITT Va

Verbot bestimmter Arten des Entgelts

Artikel 12a

Lohnabhängige Mitglieder des Fahrpersonals dürfen nicht nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrstrecke oder Gütermen-

gen, es sei denn, daß diese Entgelte nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen.“

(7) In Artikel 13 wird Absatz 1 Satz 1 durch folgenden Satz ersetzt:

„(1) Jeder Mitgliedstaat kann höhere Mindestwerte oder geringere Höchstwerte als diejenigen anwenden, die in Artikel 5 und in den Artikeln 7 bis 12 festgesetzt sind, und auf die Anwendung von Artikel 6 Absatz 2 verzichten.“

(8) a) Der Text des Artikels 14a wird zu Absatz 1 dieses Artikels und wie folgt geändert:

unter Buchstabe a) Ziffer iii) wird der einleitende Satz durch die Worte „oder in umgekehrter Richtung“ ergänzt;

b) an Artikel 14a werden folgende Absätze angefügt:

„(2) Die Mitgliedstaaten können nach Anhörung der Kommission Ausnahmen von dieser Verordnung für folgende innerstaatliche Beförderungen zulassen:

- a) Beförderung mit Fahrzeugen, die ihrer Bauart und Ausstattung nach höchstens 15 Personen einschließlich des Fahrers befördern können;
- b) Fahrten mit Fahrzeugen, die im Zusammenhang mit Reparatur- oder Wartungsarbeiten zu Probefahrten auf örtlichen Straßen bewegt werden;
- c) Beförderung lebender Tiere vom landwirtschaftlichen Betrieb bis zu den örtlichen Märkten oder in umgekehrter Richtung und von Tierkörpern oder Schlachtabfällen, die nicht zum menschlichen Verzehr bestimmt sind.

(3) Die Mitgliedstaaten können nach Genehmigung der Kommission Ausnahmen von dieser Verordnung für folgende innerstaatliche Beförderungen zulassen:

- a) Beförderungen mit Spezialfahrzeugen, die für die Belieferung örtlicher Märkte, für den ambulanten Verkauf, für ambulante Bank-, Wechsel- und Spargeschäfte, im Rahmen der Religionsausübung, zum Ausleihen von Büchern, Schallplatten oder Kassetten, für kulturelle Veranstaltungen oder für Wanderausstellungen eingesetzt werden;
- b) Beförderungen von Milch vom Hof zur Molkerei oder in umgekehrter Richtung.

Bei der Genehmigung dieser Maßnahmen kann die Kommission die Bedingungen und Einzelheiten für deren Anwendung festlegen, die sie für notwendig erachtet.

(4) Zum Zwecke der Sicherstellung von Beförderungen zur Unterstützung der Bevölkerung

bestimmter Gebiete in vorübergehenden Notsituationen können die Mitgliedstaaten im innerstaatlichen Verkehr befristete Abweichungen von den Abschnitten IV und V gewähren. Sie teilen der Kommission die getroffenen Maßnahmen unverzüglich mit; diese kann die Maßnahmen ändern oder aufheben.

(5) Wird eine Ausnahme von dieser Verordnung gewährt, so treffen die Mitgliedstaaten gleichzeitig geeignete Maßnahmen, die eine wirksame Kontrolle der Beförderungen sicherstellen und gewährleisten, daß der soziale Schutz und die Sicherheit im Straßenverkehr nicht beeinträchtigt werden.“

Artikel 2

(1) Werden in den ersten drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung durch die Anwendung der Artikel 7 bis 12 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 im Verkehrsbereich erhebliche Schwierigkeiten verursacht, oder sind die Schwierigkeiten derart, daß sie die Gesamtwirtschaft oder die Wirtschaft eines Gebietes ernsthaft beeinträchtigen können, so kann ein Mitgliedstaat auf Antrag von der Kommission ermächtigt werden, Schutzmaßnahmen zu treffen, die Abweichungen von diesen Bestimmungen für den innerstaatlichen Verkehr in seinem Hoheitsgebiet umfassen.

(2) Auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats legt die Kommission unverzüglich die Abweichungen fest, die sie für notwendig hält, und gibt die entsprechenden Durchführungsbedingungen und -modalitäten an, die ein Programm für eine schrittweise und regelmäßig gestaffelte Rückkehr zu den Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 enthalten müssen. Sie trägt dafür Sorge, daß gegenüber den Fortschritten, die auf Grund der Anwendung der bei Inkrafttreten dieser Verordnung bestehenden Regelung in den Bereichen des sozialen Schutzes und der Verkehrssicherheit in der Praxis bereits erzielt worden sind, keine rückläufige Entwicklung eintritt.

(3) Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich über die von ihr eingeräumten Abweichungen und die betreffenden Durchführungsmodalitäten. Sie berichtet dem Rat alle sechs Monate über den Stand der Lage und über die Maßnahmen, die mit dem Ziel getroffen worden sind, daß bei Ablauf der in Absatz 1 genannten Zeitspanne alle Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 in allen Mitgliedstaaten in Kraft sind.

(4) Jede auf Grund dieses Artikels gewährte Abweichung wird vom 1. Januar 1981 an unwirksam.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1978 in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am 12. Dezember 1977.

Im Namen des Rates

Der Präsident

L. DHOORE

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2828/77 DES RATES

vom 12. Dezember 1977

zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

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

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2827/77 ⁽²⁾,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽³⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Auf Grund der Erfahrungen, die bei der Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr ⁽⁵⁾ in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1787/73 ⁽⁶⁾ im bau- und betriebstechnischen Bereich gewonnen wurden, empfiehlt es sich, an dieser Verordnung bestimmte Änderungen vorzunehmen, die auf eine genauere Fassung des Wortlauts sowie auf die praktische Verwertung dieser Erfahrungen abzielen.

Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Mitgliedstaaten über eine EWG-Bauartgenehmigung empfiehlt es sich, die Kommission über diesen Streitfall entscheiden zu lassen, falls die Mitgliedstaaten ihn binnen sechs Monaten nicht haben beilegen können.

Es wurde als wünschenswert erachtet, den Zeitpunkt der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 für bestimmte, vor dem 1. Januar 1975 bzw. — für die neuen Mitgliedstaaten — vor dem 1. Januar 1976 zugelassene Fahrzeuge zu verschieben.

Wegen des Fortschritts der Technik ist eine rasche Anpassung der in den Anhängen zur Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 festgelegten technischen Vorschriften erforderlich. Um die Durchführung der hierfür erforderlichen Maßnahmen zu erleichtern, ist ein Verfahren vorzusehen, mit dem im Rahmen des Ausschusses für die Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 an den technischen Fortschritt eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission eingeführt wird.

Es erscheint angezeigt, den englischen Wortlaut von Kapitel III Buchstabe c) Nummer 1.2 des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 so anzupassen, daß er mit dem Wortlaut der übrigen Fassungen völlig übereinstimmt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Der Text des Artikels 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 wird zu Absatz 1 dieses Artikels. Folgende Absätze werden angefügt:

„(2) Die Mitgliedstaaten können jedoch nach Anhörung der Kommission die in Artikel 14a Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 genannten Fahrzeuge von der Anwendung dieser Verordnung freistellen.

(3) Die Mitgliedstaaten können nach Genehmigung der Kommission die in Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 genannten Fahrzeuge von der Anwendung dieser Verordnung freistellen.“

Artikel 2

Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

(1) Unbeschadet des Anhangs VII Nummer III Absatz 4 der Beitrittsakte sind ab 1. Januar 1975 der Einbau und die Benutzung eines Kontrollgeräts obligatorisch:

a) bei den von diesem Zeitpunkt an erstmals zugelassenen Fahrzeugen: bei ihrer Inbetriebnahme,

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 77 vom 29. 3. 1969, S. 49.

⁽²⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 7 vom 12. 1. 1976, S. 68.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. C 50 vom 4. 3. 1976, S. 5.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 164 vom 27. 7. 1970, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. Nr. L 181 vom 4. 7. 1973, S. 1.

b) bei den Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter: unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Erstzulassung.

(2) Ab 1. Januar 1978 sind der Einbau und die Benutzung eines Kontrollgeräts für die anderen Fahrzeuge obligatorisch.

(3) Die in Absatz 2 vorgesehene Frist wird jedoch für Fahrzeuge, die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen von Gütern, ausgenommen gefährliche Güter, durchführen, bis zum 1. Juli 1979 verlängert, wenn es sich um Fahrzeuge handelt,

- die Beförderungen in einem Umkreis von 50 km um den Einsatzort des Fahrzeugs, einschließlich der Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt in diesem Umkreis liegt, durchführen oder
- deren höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 6 Tonnen nicht übersteigt oder deren Nutzlast nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt.“

Artikel 3

Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Die Artikel 14 und 15 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 gelten nicht für die Mitglieder des Fahrpersonals von Fahrzeugen, die ein Kontrollgerät gemäß den Anhängen I und II der vorliegenden Verordnung verwenden.“

Artikel 4

Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 wird durch nachstehenden Absatz ergänzt:

„Änderungen oder Ergänzungen eines Musters, für das die Bauartgenehmigung bereits erteilt ist, bedürfen einer Nachtrags-EWG-Bauartgenehmigung des Mitgliedstaats, der die ursprüngliche EWG-Bauartgenehmigung erteilt hat.“

Artikel 5

Artikel 10 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

(1) Stellt ein Mitgliedstaat, der eine EWG-Bauartgenehmigung gemäß Artikel 7 erteilt hat, fest, daß Kontrollgeräte oder Schaublätter mit dem von ihm erteilten EWG-Prüfzeichen nicht dem von ihm zugelassenen Muster entsprechen, so trifft er die erforderlichen Maßnahmen, um die Übereinstimmung

der Fertigung mit dem zugelassenen Muster sicherzustellen. Diese können gegebenenfalls bis zum Entzug der EWG-Bauartgenehmigung gehen.

(2) Der Mitgliedstaat, der eine EWG-Bauartgenehmigung erteilt hat, muß diese widerrufen, wenn das Kontrollgerät oder das Schaublatt, wofür die Bauartgenehmigung erteilt worden ist, als nicht im Einklang mit dieser Verordnung und ihren Anhängen stehend anzusehen sind oder bei ihrer Verwendung einen Fehler allgemeiner Art erkennen lassen, der sie für ihren Zweck ungeeignet macht.

(3) Wird der Mitgliedstaat, der eine EWG-Bauartgenehmigung erteilt hat, von einem anderen Mitgliedstaat darüber unterrichtet, daß einer der in den Absätzen 1 und 2 genannten Fälle vorliegt, so trifft er nach Anhörung dieses Staates ebenfalls die in diesen Absätzen vorgesehenen Maßnahmen vorbehaltlich der Anwendung des Absatzes 5.

(4) Der Mitgliedstaat, der einen der in Absatz 2 genannten Fälle festgestellt hat, kann den Vertrieb und die Inbetriebnahme der Kontrollgeräte oder Schaublätter bis auf weiteres untersagen. Dasselbe gilt für den in Absatz 1 vorgesehenen Fall, wenn der Hersteller nach erfolgter Anmahnung die Übereinstimmung der von der EWG-Ersteichung befreiten Kontrollgeräte oder Schaublätter mit der zugelassenen Bauart bzw. mit den Anforderungen dieser Verordnung nicht herbeigeführt hat.

Auf jeden Fall teilen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten einander und der Kommission innerhalb eines Monats den Entzug einer EWG-Bauartgenehmigung oder andere in Übereinstimmung mit den Absätzen 1, 2 und 3 getroffene Maßnahmen sowie die dafür maßgeblichen Gründe mit.

(5) Bestreitet der Mitgliedstaat, der die EWG-Bauartgenehmigung erteilt hat, daß die in den Absätzen 1 und 2 genannten Fälle, auf die er hingewiesen worden ist, gegeben sind, so bemühen sich die betreffenden Mitgliedstaaten um die Beilegung des Streitfalls und unterrichten die Kommission laufend darüber.

Haben die Gespräche zwischen den Mitgliedstaaten nicht binnen vier Monaten nach der Unterrichtung gemäß Absatz 3 zu einem Einvernehmen geführt, so trifft die Kommission nach Anhörung der Sachverständigen sämtlicher Mitgliedstaaten und nach Prüfung aller einschlägigen Faktoren, z.B. in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht, binnen sechs Monaten eine Entscheidung, die den beteiligten Mitgliedstaaten notifiziert und gleichzeitig den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt wird. Die Kommission setzt je nach Lage des Falls die Frist für den Beginn der Anwendung ihrer Entscheidung fest.“

Artikel 6

Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 erhält folgende Fassung:

„(1) Beim Antrag auf eine EWG-Bauartgenehmigung für ein Schaublatt-Muster ist anzugeben, für welches Kontrollgerät (welche Kontrollgeräte) dieses Schaublatt bestimmt ist; für Prüfungen des Schaublatts ist außerdem ein geeignetes Kontrollgerät des (der) entsprechenden Typs (Typen) zur Verfügung zu stellen.“

Artikel 7

Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 erhält folgende Fassung:

„(1) Einbau und Reparaturen des Kontrollgeräts dürfen nur von Installateuren oder Werkstätten vorgenommen werden, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten hierzu zugelassen worden sind, wobei diese Behörden vor der Zulassung die beteiligten Hersteller anhören können.“

Artikel 8

Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Unternehmer ist verpflichtet, die Schaublätter nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang aufzubewahren; die Schaublätter für die einzelnen Mitglieder des Fahrpersonals sind den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen.“

Artikel 9

Artikel 17 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 2 Unterabsatz 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Sie haben insbesondere

- darauf zu achten, daß die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der gesetzlichen Zeit des Zulassungslandes übereinstimmt,
- die Schaltvorrichtung des Kontrollgeräts so zu betätigen, daß die nachstehenden Zeitgruppen unterscheidbar aufgezeichnet werden:
 - a) Lenkzeit,
 - b) sonstige Arbeits- und Präsenzzeiten,
 - c) Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten.

Die unter Buchstabe b) genannten Zeitgruppen können getrennt auf dem Schaublatt aufgezeichnet werden.

- das erforderliche Auswechseln der Schaublätter im Falle einer aus mehreren Mitgliedern bestehenden Fahrzeugbesatzung so vorzunehmen, daß die in Kapitel II des Anhangs I unter den

Nummern 1, 2 und 3 genannten Aufzeichnungen tatsächlich auf dem Schaublatt des Mitglieds der Besatzung eingetragen werden, das das Fahrzeug lenkt.“

2. In Absatz 3 Buchstabe d) sind der zweite und der dritte Gedankenstrich zu streichen.

3. Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Das Gerät muß so beschaffen sein, daß die Kontrollbeamten nach etwaiger Öffnung des Gerätes, ohne das Schaublatt bleibend zu verformen, zu beschädigen oder zu verschmutzen, die Aufzeichnungen der letzten neun Stunden vor dem Kontrollzeitpunkt ablesen können.

Das Gerät muß außerdem so beschaffen sein, daß ohne Öffnung des Gehäuses nachgeprüft werden kann, ob die Aufzeichnungen erfolgen.“

4. In Absatz 5 ist das Wort „vierzehn“ durch das Wort „sieben“ zu ersetzen.

Artikel 10

In Artikel 18 Absatz 1 Unterabsatz 3 ist statt auf Artikel 21 auf Artikel 23 zu verweisen.

Artikel 11

In Kapitel VI der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 wird Artikel 21 zu Artikel 23; ihm werden folgende Vorschriften vorangestellt:

„Artikel 21

Die Änderungen, die zur Anpassung der Anhänge dieser Verordnung an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 22 erlassen.

Artikel 22

(1) Es wird ein Ausschuß für die Anpassung dieser Verordnung an den technischen Fortschritt, im folgenden „Ausschuß“ genannt, eingesetzt, der aus Vertretern der Mitgliedstaaten besteht und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

(3) Wird auf das in diesem Artikel festgelegte Verfahren Bezug genommen, so befaßt der Vorsitzende den Ausschuß von sich aus oder auf Antrag des Vertreters eines Mitgliedstaats.

(4) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß nimmt zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist Stellung, die der Vorsitzende

nach der Dringlichkeit der betreffenden Frage bestimmen kann. Die Stellungnahme kommt mit einer Mehrheit von 41 Stimmen zustande, wobei die Stimmen der Mitgliedstaaten nach Artikel 148 Absatz 2 des Vertrages gewogen werden; der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

- (5) a) Die Kommission trifft die in Aussicht genommenen Maßnahmen, wenn sie der Stellungnahme des Ausschusses entsprechen.
- b) Entsprechen die in Aussicht genommenen Maßnahmen nicht der Stellungnahme des Ausschusses oder ist keine Stellungnahme ergangen, so schlägt die Kommission dem Rat unverzüglich die zu treffenden Maßnahmen vor. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.
- c) Hat der Rat nach Ablauf einer Frist von drei Monaten, nachdem ihm der Vorschlag übermittelt worden ist, keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission getroffen.“

Artikel 12

In Anhang I Kapitel I Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 sind die Worte „ein in Kraftfahrzeuge eingebautes Gerät“ durch die Worte „ein für den Einbau in Kraftfahrzeuge bestimmtes Gerät“ zu ersetzen.

Artikel 13

In Anhang I Kapitel I Buchstaben d) und e) der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 muß es statt „(. . . Kapitel VI Buchstabe c) . . .“ wie folgt heißen: „(. . . Kapitel VI Nummer 4 . . .)“.

Artikel 14

Anhang I Kapitel III der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 wird wie folgt geändert:

1. Buchstabe a) Nummer 3.2 erhält folgende Fassung:
„3.2. Jede Änderung eines Teils des Gerätes oder der Art der zu seiner Herstellung verwendeten Werkstoffe bedürfen einer vorherigen Genehmigung durch die Behörde, die die Bauartgenehmigung für das Gerät erteilt hat.“
2. Buchstabe a) Nummer 6.3 ist zu streichen.
3. Buchstabe b) Nummer 1.1 ist wie folgt zu ergänzen:
„Ziffern, die jeweils 100 m darstellen, müssen deutlich von denen zu unterscheiden sein, die ganze Kilometer darstellen.“

4. Buchstabe b) Nummer 1.2 erhält folgende Fassung:

„1.2. Die Ziffern des Wegstreckenzählers müssen gut lesbar sein und eine sichtbare Höhe von mindestens 4 mm haben.“

5. Unter Buchstabe b) ist folgende Nummer hinzuzufügen:

„3. *Zeitmeßgerät (Uhr)*

Die Zeitanzeige muß auf dem Gerät von außen sichtbar sein und sich zuverlässig, leicht und unmißverständlich ablesen lassen.“

6. Unter Buchstabe c) Nummer 1.1 ist das Wort „genau“ zu streichen.

7. Buchstabe c) Nummer 1.2 erhält im Englischen folgende Fassung:

„1.2. The mechanism moving the record sheet must be such as to ensure that the latter moves without play and can be freely inserted and removed.“

8. Buchstabe c) Nummer 3.1 zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— Das Verhältnis des Krümmungsradius des Führungsbogens zur Breite des Geschwindigkeitsschreibfelds darf für alle Schaublattformen nicht kleiner als 2,4 : 1 sein.“

9. Buchstabe c) Nummer 4.1 erhält folgende Fassung:

„4.1. Das Gerät muß so konstruiert sein, daß durch die etwaige Betätigung einer Schaltvorrichtung vier Zeitgruppen gemäß Artikel 17 automatisch und unterscheidbar aufgezeichnet werden können, und zwar einschließlich einer etwaigen Unterteilung der Kategorie b) in zwei Zeitgruppen.“

10. Buchstabe e) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Auf dem Skalenblatt des Gerätes müssen folgende Bezeichnungen angebracht sein:

— in unmittelbarer Nähe der Anzeige des Wegstreckenzählers die Maßeinheit der zurückgelegten Wegstrecken mit der Abkürzung ‚km‘,

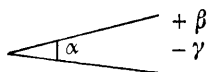
— in der Nähe der Geschwindigkeitsskala die Abkürzung ‚km/h‘,

— der Meßbereich des Geschwindigkeitsmeßgerätes in der Form ‚ v_{\min} . . . km/h, v_{\max} . . . km/h‘. Diese Bezeichnung kann fehlen, wenn sie auf dem Typenschild des Gerätes erscheint.

Diese Vorschriften gelten jedoch nicht für Kontrollgeräte, für die die Bauartgenehmigung bereits vor Inkrafttreten dieser Verordnung erteilt worden ist.“

11. Buchstabe e) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

- nach dem vierten Gedankenstrich sind die Worte „bis auf mindestens zwei Stellen hinter dem Komma“ zu streichen;
- folgender Gedankenstrich ist hinzuzufügen:
„— falls das Gerät so neigungsempfindlich ist, daß hierdurch die zulässigen Fehlergrenzen bei den Angaben des Gerätes überschritten werden: die zulässige Neigung in der Form



wobei α der von der waagerechten Stellung der (nach oben geneigten) Vorderseite des betreffenden Gerätes aus gemessene Winkel ist; β und γ sind die höchstzulässigen Neigungsausschläge nach oben und unten gegenüber dem Winkel α .

12. a) Buchstabe f) Nummer 1 Buchstabe a) erhält folgende Fassung:

„a) Zurückgelegte Wegstrecke: ± 1 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt.“

b) Buchstabe f) Nummer 1 Buchstabe b) erhält folgende Fassung:

„b) Geschwindigkeit: tatsächliche Geschwindigkeit ± 3 km/h“

c) Buchstabe f) Nummer 2 Buchstabe a) erhält folgende Fassung:

„a) Zurückgelegte Wegstrecke: ± 2 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt“

d) Buchstabe f) Nummer 2 Buchstabe b) erhält folgende Fassung:

„b) Geschwindigkeit: tatsächliche Geschwindigkeit ± 4 km/h“

e) Buchstabe f) Nummer 3 Buchstabe a) erhält folgende Fassung:

„a) Zurückgelegte Wegstrecke: ± 4 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt“

f) Buchstabe f) Nummer 3 Buchstabe b) erhält folgende Fassung:

„b) Geschwindigkeit: tatsächliche Geschwindigkeit ± 6 km/h“.

Artikel 15

Anhang I Kapitel IV der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 wird wie folgt geändert:

1. Buchstabe a) Nummer 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die Schaublätter müssen so beschaffen sein, daß sie das normale Funktionieren des Gerätes nicht behindern und daß die Aufzeichnungen unverwischbar sowie einwandfrei abzulesen und auszuwerten sind.“

2. Buchstabe a) Nummer 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Sie müssen ihre Abmessungen und ihre Aufzeichnungen bei normaler Feuchtigkeit und Temperatur behalten.“

Artikel 16

Anhang I Kapitel V der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 3 Absatz 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Nach jedem Eingriff eines zugelassenen Installateurs oder einer zugelassenen Werkstatt, der eine Änderung der Einstellung des eigentlichen Einbaus erfordert, ist das Einbauschild durch ein neues Schild zu ersetzen.“

2. Nummer 3 Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Das Einbauschild muß mindestens die nachstehenden Angaben enthalten:“

3. Nach dem zweiten Gedankenstrich von Nummer 3 sind die Worte „mit drei Stellen hinter dem Komma“ zu streichen.

4. Nummer 4 Buchstabe a) erhält folgende Fassung:

„a) das Einbauschild, es sei denn, es ist so angebracht, daß es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen läßt;“.

Artikel 17

Anhang I Kapitel VI der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 erhält folgende Fassung:

„VI. EINBAUPRÜFUNGEN UND NACHPRÜFUNGEN

Die Mitgliedstaaten bezeichnen die Stellen, die die Einbauprüfungen und Nachprüfungen vornehmen.

1. Bescheinigung für neue oder reparierte Geräte

Für jedes neue oder reparierte Einzelgerät werden die ordnungsgemäße Arbeitsweise und die Genauigkeit der Angaben und Aufzeichnungen innerhalb der in Kapitel III Buchstabe f) Nummer 1 festgelegten Grenzen durch die in Kapitel V Nummer 4 Buchstabe f) vorgesehene Plombierung bescheinigt.

Die Mitgliedstaaten können zu diesem Zweck eine erste Prüfung vornehmen, die in der Nachprüfung

und Bestätigung der Übereinstimmung eines neuen oder instandgesetzten Gerätes mit dem genehmigten Muster und/oder den Anforderungen der Verordnung und ihrer Anhänge besteht, oder die Bescheinigung den Herstellern oder deren Beauftragten übertragen.

2. Einbauprüfung

Bei dem Einbau in ein Kraftfahrzeug müssen die Geräte und die Gesamtanlage den Vorschriften über die in Kapitel III Buchstabe f) Nummer 2 festgelegten zulässigen Fehlergrenzen entsprechen.

Die bei der Nachprüfung erforderlichen Prüfungen werden von dem zugelassenen Installateur oder der zugelassenen Werkstatt in eigener Verantwortung durchgeführt.

3. Regelmäßige Nachprüfungen

a) Regelmäßige Nachprüfungen der in Kraftfahrzeugen eingebauten Geräte erfolgen mindestens alle zwei Jahre und können unter anderem im Rahmen der technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge durchgeführt werden.

Überprüft werden insbesondere:

- ordnungsgemäße Arbeitsweise des Gerätes,
- Vorhandensein des Prüfzeichens auf den Geräten,
- Vorhandensein des Einbauschildes,
- Unversehrtheit der Plomben des Gerätes und der anderen Einbauteile,

— wirksamer Umfang der Reifen.

b) Die Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften des Kapitels III Buchstabe f) Nummer 3 über die zulässigen Fehlergrenzen während der Benutzung wird mindestens alle sechs Jahre einmal vorgenommen; die einzelnen Mitgliedstaaten können für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge auch eine kürzere Frist vorschreiben. Das Einbauschild muß bei jeder Nachprüfung erneuert werden.

4. Messung der Anzeigefehler

Die Messung der Anzeigefehler beim Einbau und während der Benutzung wird unter folgenden Bedingungen durchgeführt, die als normale Prüfbedingungen anzusehen sind:

- unbeladenes Fahrzeug in fahrbereitem Zustand,
- Reifendruck gemäß den Angaben des Herstellers,
- Reifenabnutzung innerhalb der gesetzlich zulässigen Grenzen,
- Bewegung des Fahrzeugs: das Fahrzeug muß sich mit eigener Motorkraft geradlinig auf ebenem Gelände und mit einer Geschwindigkeit von 50 ± 5 km/h fortbewegen; die Messung kann auch auf einem geeigneten Prüfstand durchgeführt werden, sofern sie eine vergleichbare Genauigkeit bietet.“

Artikel 18

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1978 in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am 12. Dezember 1977.

Im Namen des Rates

Der Präsident

L. DHOORE

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2829/77 DES RATES

vom 12. Dezember 1977

über die Inkraftsetzung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 wurde in Genf bis zum 31. März 1971 zur Unterzeichnung und nach diesem Datum zum Beitritt der Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa aufgelegt. Nach Hinterlegung der achten Ratifizierungsurkunde ist das Übereinkommen am 5. Januar 1976 in Kraft getreten.

Das AETR regelt bestimmte Arbeitsbedingungen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr zwischen den Vertragsparteien, die für den sozialen Schutz des Fahrpersonals und für die Sicherheit des Verkehrs wesentlich sind. Das Übereinkommen ist somit geeignet, im Straßenverkehr zwischen europäischen Ländern einheitliche Arbeitsbedingungen im Sinne des sozialen Fortschritts und erhöhter Sicherheit zu schaffen. Es trifft zudem Regelungen für dieselben Bereiche wie die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ⁽³⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2827/77 ⁽⁴⁾, und ergänzt somit in zweckvoller Weise die interne Regelung der Gemeinschaft. Aus diesem Grunde sollte das Übereinkommen in allen Mitgliedstaaten baldmöglichst in Kraft treten.

Das AETR ist so in Kraft zu setzen, daß spätestens ab 1. Januar 1978 die einheitliche Anwendung seiner Vorschriften in der gesamten Gemeinschaft auf das Fahrpersonal aller Fahrzeuge sichergestellt ist, die zwischen

den Mitgliedstaaten und Drittstaaten, die Vertragsparteien sind, grenzüberschreitende Beförderungen durchführen. Das Übereinkommen ist nach Möglichkeit auch auf den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten und denjenigen Drittstaaten anzuwenden, die nicht Vertragsparteien sind. Zu diesem Zweck ist auch eine entsprechende Änderung des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 erforderlich.

Da das im AETR geregelte Sachgebiet zum Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 gehört, ist die Gemeinschaft vom Inkrafttreten dieser Verordnung an für die Aushandlung und den Abschluß des betreffenden Übereinkommens zuständig. Die besonderen Umstände bei der Aushandlung des AETR rechtfertigen jedoch ausnahmsweise ein Verfahren, wonach die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden getrennt im Rahmen eines konzertierten Vorgehens hinterlegen, wobei sie jedoch im Interesse der Gemeinschaft und für diese handeln.

Um im Verkehr innerhalb der Gemeinschaft den Vorrang des Gemeinschaftsrechts sicherzustellen, machen die Mitgliedstaaten bei der Hinterlegung einen Vorbehalt geltend, demzufolge der grenzüberschreitende Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten nicht als grenzüberschreitender Verkehr im Sinne des Übereinkommens zu betrachten ist.

Für die im Übereinkommen selbst vorgesehenen Möglichkeiten abweichender zweiseitiger Vereinbarungen zwischen Vertragsparteien für den Verkehr in der Grenzzone und den Durchgangsverkehr ist die Zuständigkeit der Gemeinschaft grundsätzlich begründet.

Falls eine Änderung der internen Regelung der Gemeinschaft auf dem betreffenden Gebiet eine entsprechende Änderung des Übereinkommens erfordert, gehen die Mitgliedstaaten gemeinsam vor, um eine solche Änderung im Rahmen des Übereinkommens nach dem dort vorgesehenen Verfahren herbeizuführen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 erhält folgende Fassung:

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 157 vom 14. 7. 1975, S. 92.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 263 vom 17. 11. 1975, S. 75.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 77 vom 29. 3. 1969, S. 49.

⁽⁴⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

„Artikel 2

(1) Diese Verordnung gilt für Beförderungen im Straßenverkehr mit in einem Mitgliedstaat oder einem Drittland zugelassenen Fahrzeugen für die innerhalb der Gemeinschaft zurückgelegten Fahrstrecken.

(2) Jedoch findet ab 1. Januar 1978

- das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) auf Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr von und/oder nach Drittländern, die Vertragspartei dieses Übereinkommens sind, oder im Durchgangsverkehr durch diese Länder auf der gesamten Fahrstrecke Anwendung, wenn sie von Fahrzeugen durchgeführt werden, die in einem Mitgliedstaat oder in einem dieser Drittländer zugelassen sind,
- bei Beförderungen von und/oder nach einem Drittland mit Fahrzeugen, die in einem Drittland, das nicht Vertragspartei des Übereinkommens ist, zugelassen sind, das Übereinkommen auf den Fahrstrecken innerhalb der Gemeinschaft Anwendung.“

Artikel 2

(1) Ratifizieren die Mitgliedstaaten auf Grund der Empfehlung des Rates vom 23. September 1974 das AETR oder treten sie ihm bei, so handeln sie für die Gemeinschaft.

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

Geschehen zu Brüssel am 12. Dezember 1977.

Die Mitgliedstaaten teilen dem Generalsekretär der Vereinten Nationen schriftlich mit, daß in ihrem Fall die Ratifikation oder der Beitritt in Übereinstimmung mit dieser Verordnung erfolgt ist.

Die vorstehend genannten Schritte werden so bald wie möglich, spätestens jedoch bis zum 1. Januar 1978 unternommen.

(2) Die Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden erfolgt unter folgendem Vorbehalt:

„Die Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft gelten als innerstaatliche Beförderungen im Sinne des AETR, sofern diese Beförderungen nicht im Durchgangsverkehr das Hoheitsgebiet eines dritten Staates berühren, der Vertragspartei des AETR ist.“

(3) Sollten Änderungen der einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften eine Anpassung des Übereinkommens erforderlich machen, so wenden die Mitgliedstaaten das in Artikel 23 dieses Übereinkommens vorgesehene Änderungsverfahren an.

Artikel 3

Vereinbarungen mit Drittländern, die gemäß Artikel 2 Absatz 2 des AETR zu treffen sind, werden von der Gemeinschaft geschlossen. Die in Artikel 3 Absatz 2 des AETR vorgesehene Regelung wird vom Rat auf Vorschlag der Kommission festgelegt.

Im Namen des Rates

Der Präsident

L. DHOORE

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2830/77 DES RATES

vom 12. Dezember 1977

über Maßnahmen zur Herstellung der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung und der Jahresrechnung von Eisenbahnunternehmen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

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

gestützt auf die Entscheidung 75/327/EWG des Rates vom 20. Mai 1975 zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen den Staaten und den Eisenbahnunternehmen soll sich möglichst weitgehend an die Finanz- und Rechtsvorschriften für Industrie- und Handelsunternehmen anlehnen. Diese Harmonisierung erfordert die Einführung von Maßnahmen, um die Jahresrechnungen der Eisenbahnunternehmen miteinander vergleichbar zu machen.

Die Vergleichbarkeit der Jahresrechnungen der Eisenbahnunternehmen soll zur größeren Transparenz der finanziellen Ergebnisse dieser Unternehmen und der finanziellen Leistungen des Staates beitragen.

Die Vergleichbarkeit der Jahresrechnungen der Eisenbahnunternehmen kann durch Umschreibung der Jahresergebnisse der Eisenbahnunternehmen in einen einheitlichen Rahmen hergestellt werden.

Um die Vergleichbarkeit und Harmonisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen zu verbessern, ist es zweckmäßig, einen Beratenden Ausschuss einzusetzen, der die Kommission auf diesem Gebiet unterstützt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck dieser Verordnung ist es, die Jahresrechnungen der Eisenbahnunternehmen vergleichbar zu machen. Als Jahresrechnung im Sinne dieser Verordnung gelten die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung, die nach den Artikeln 3 und 4 aufgestellt werden.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt für folgende Eisenbahnunternehmen:

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS);
- Danske Statsbaner (DSB);
- Deutsche Bundesbahn (DB);
- Société nationale des chemins de fer français (SNCF);
- Coras Iompair Eireann (CIE);
- Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (FS);
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL);
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS);
- British Railways Board (BRB);
- Northern Ireland Railways Company Ltd (NIR).

Artikel 3

Die Eisenbahnunternehmen schreiben jedes Jahr, und zwar erstmals für das Geschäftsjahr 1977, ihre nach den geltenden einzelstaatlichen Vorschriften erstellten Jahresergebnisse in die Gliederungsschemata für die Jahresrechnung um, die in den Anhängen I und III enthalten sind.

Artikel 4

(1) Die Bilanz wird gemäß Anhang I an Hand der in Anhang II festgelegten Nomenklatur umgeschrieben.

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

⁽²⁾ ABl. Nr. C 163 vom 11. 7. 1977, S. 33.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 180 vom 28. 7. 1977, S. 34.

(2) Die Gewinn- und Verlustrechnung wird gemäß Anhang III an Hand der in Anhang IV festgelegten Nomenklatur umgeschrieben.

(3) Die Eisenbahnunternehmen fügen der umgeschriebenen Jahresrechnung Erläuterungen bei. Aus diesen Erläuterungen geht insbesondere hervor:

- die bei der Umschreibung der Konten entstehenden Abweichungen von der Nomenklatur, die Gründe für diese Abweichungen und die etwaigen Auswirkungen dieser Abweichungen auf die Vergleichbarkeit der umgeschriebenen Konten;
- die Bewertungsmethoden für die kalkulatorischen Positionen wie Abschreibungen, laufende Arbeiten und Anlagen.

Damit das in Artikel 1 genannte Ziel der Vergleichbarkeit erreicht werden kann, kann die Kommission weitere Erläuterungen anfordern.

Artikel 5

(1) Die Eisenbahnunternehmen übermitteln der Kommission binnen zwölf Monaten nach dem Ende des jeweiligen Rechnungsjahres die in Artikel 3 genannten umgeschriebenen Jahresrechnungen.

(2) Die Kommission legt dem Rat binnen sechs Monaten nach Eingang der in Absatz 1 genannten Mitteilungen eine zusammenfassende Übersicht vor.

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

Geschehen zu Brüssel am 12. Dezember 1977.

Artikel 6

(1) Bei der Kommission wird ein Beratender Ausschuß eingesetzt, der die Aufgabe hat, die Kommission bei der Anwendung dieser Verordnung zu unterstützen.

(2) Um die Vergleichbarkeit der umgeschriebenen Jahresrechnungen zu verbessern und die Rechnungsführung der Eisenbahnunternehmen in stärkerem Maße zu vereinheitlichen, nimmt der Ausschuß zu allen dabei auftretenden Problemen und Lösungen Stellung.

(3) Der Ausschuß besteht aus Vertretern der Mitgliedstaaten. Jeder Mitgliedstaat entsendet zwei Vertreter. Den Vorsitz führt ein Vertreter der Kommission. Die Ausschußmitglieder können von ihnen benannte Sachverständige hinzuziehen. Der Ausschuß wird von der Kommission einberufen, welche die Sekretariatsarbeiten wahrnimmt.

(4) Die Schlußfolgerungen des Ausschusses gehen aus dem Bericht hervor, den die Kommission alle zwei Jahre dem Rat gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Entscheidung 75/327/EWG vorlegt.

Artikel 7

Die Kommission legt vor dem 1. Januar 1983 unter Berücksichtigung der inzwischen gewonnenen Erfahrungen, der Entwicklung im allgemeinen Bereich der Rechnungsführung und der Stellungnahme des Ausschusses erforderlichenfalls Änderungsvorschläge zu dieser Verordnung und ihren Anhängen vor, um die Vergleichbarkeit umgeschriebener Jahresrechnungen zu verbessern.

Im Namen des Rates

Der Präsident

L. DHOORE

ANHANG I
BILANZSCHEMA

AKTIVA	PASSIVA
<p style="text-align: center;">ANLAGEVERMÖGEN</p> <p>Sachanlagen (Nettowerte)</p> <p>10 Grundstücke und ortsfeste Anlagen</p> <p>11 Fahrzeuge</p> <p>12 Sonstige Anlagen und Fahrzeuge</p> <p>13 Anlagen im Bau</p> <p>Finanzanlagen</p> <p>14 Kapitalbeteiligungen an anderen Unternehmen</p> <p>15 Langfristige Darlehen</p> <p>16 Emissions- und Rückzahlungskosten für Anleihen</p> <p>17 Sonstige Anlagewerte</p> <p style="text-align: right;">Teilsumme</p> <p style="text-align: center;">UMLAUFVERMÖGEN</p> <p>Materialvorräte</p> <p>20—21 (Vorratsbestände und in Fertigung)</p> <p>Realisierbares Umlaufvermögen</p> <p>30 Forderungen</p> <p>41 Darlehen mit einer Laufzeit von weniger als einem Jahr</p> <p>42 Wechselforderungen</p> <p>45 Wertpapiere</p> <p>Verfügbares Umlaufvermögen</p> <p>43—46—47—48 Schecks, Postschecks, Banken, Kassenbestand</p> <p style="text-align: right;">Teilsumme</p> <p>Ergebnisse</p> <p>06.1 Verluste aus Vorjahren</p> <p>07.1 Jahresverlust</p> <p style="text-align: right;">Aktiva insgesamt</p>	<p style="text-align: center;">Grundkapital und Rücklagen</p> <p>00 Grundkapital</p> <p>01 Rücklagen</p> <p>02 Baukostenzuschüsse für Investitionen</p> <p>03 Rückstellungen</p> <p>04 Personalfonds</p> <p>05 Langfristige Verbindlichkeiten</p> <p>— öffentliche Anleihen</p> <p>— staatliche Anleihen</p> <p>— sonstige langfristige Verbindlichkeiten</p> <p style="text-align: right;">Teilsumme</p> <p style="text-align: center;">Kurzfristige Verbindlichkeiten</p> <p>31 Verbindlichkeiten</p> <p>40 Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von weniger als einem Jahr</p> <p>44 Wechselverbindlichkeiten</p> <p style="text-align: right;">Teilsumme</p> <p>Ergebnisse</p> <p>06.0 Gewinne aus Vorjahren</p> <p>07.0 Jahresgewinn</p> <p style="text-align: right;">Passiva insgesamt</p>

ANHANG II

NOMENKLATUR DER BILANZKONTEN

KLASSE 0 — EIGENKAPITAL UND LANGFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN

00 — Grundkapital

- Eingezahlte, noch nicht getilgte Anteile oder Aktien:
- Eingezahlte getilgte Anteile oder Aktien
- Nicht eingezahlte Anteile oder Aktien
- Einlagen des Staates

01 — Rücklagen

Kann die folgenden Posten einschließen:

- Gesetzliche Rücklage
- Satzungsmaßige Rücklage
- Neubewertungsrücklage (Werterhöhungen infolge Neubewertung von Bilanzposten)
- Sonstige Rücklagen (auch die Tilgung von Anleihen derjenigen Verwaltungen, die diese Tilgungen in der Gewinn- und Verlustrechnung buchen)

02 — Baukostenzuschüsse für Investitionen

Beteiligung des Staates oder Dritter an bestimmten Investitionsvorhaben

03 — Rückstellungen

- Rückstellungen, die von einigen Unternehmen anstelle von Abschreibungen gebucht werden
- Rückstellungen zur Abdeckung von Verlusten und sonstigen Belastungen
- Versicherungsfonds

04 — Personalfonds

Insbesondere die von den Eisenbahnen verwalteten Pensionsfonds, wenn keine selbständigen Pensionskassen bestehen, und Sparfonds

05 — Langfristige Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr; sie sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag auszuweisen. Gegebenenfalls werden Verbindlichkeiten an Unternehmen, an denen das Eisenbahnunternehmen eine Kapitalbeteiligung besitzt, gesondert ausgewiesen

KLASSE 1 — ANLAGEVERMÖGEN

Wertberichtigungen sind auf das jeweilige Unterkonto Abschreibungen zu buchen

10 — Grundstücke und ortsfeste Anlagen

10.0 — *Anschaffungs- oder Herstellungswert* (einschließlich eventueller Neubewertungen sowie Zuschüsse an Dritte zur Herstellung von Anlagen)

- Grundstücke (bebaut und unbebaut)
- Bahnkörper und Oberbau
- Kunstbauten
- Gebäude
- Ortsfeste Anlage der elektrischen Zugförderung
- Sicherheits- und Fernmeldeanlagen (einschließlich schienengleiche Wegübergänge; ohne Gebäude)
- Sonstige ortsfeste Anlagen

10.1 — *Abschreibungen*

11 — Fahrzeuge11.0 — *Anschaffungs- oder Herstellungswert*

- Triebfahrzeuge
- Reisezugwagen
- Güterzugwagen
- Straßenfahrzeuge
- Schiffe einschließlich Luftkissenfahrzeuge
- Container

11.1 — *Abschreibungen***12 — Sonstiges Material** (einschließlich Mobiliar und Werkzeuge, Maschinen, Dienstfahrzeuge, Tunnel- und Oberleitungsbeobachtungswagen usw., Paletten und Lademittel)12.0 — *Anschaffungs- oder Herstellungswert*12.1 — *Abschreibungen***13 — Anlagen im Bau**

- Ortsfeste Anlagen
- Fahrzeuge
- Sonstige Anlagen und Fahrzeuge

14 — Kapitalbeteiligungen an anderen Unternehmen**15 — Langfristige Darlehen** (mehr als ein Jahr). Gegebenenfalls werden Darlehen an Unternehmen, in denen das Eisenbahnunternehmen eine Kapitalbeteiligung besitzt, gesondert ausgewiesen**16 — Emissions- und Rückzahlungskosten und -prämien für Anleihen** (für den noch nicht getilgten Teilbetrag)**17 — Sonstige Anlagewerte** (Patente, Lizenzen und ähnliche Rechte)**KLASSE 2 — MATERIALVORRÄTE****20 — Vorratsbestände**

- Anschaffungs- oder Herstellungswert
- Wertberichtigungen

21 — Vorratsbestände in Fertigung oder Aufarbeitung**KLASSE 3 — KONTEN FÜR DRITTE****30 — Forderungen** (Lieferanten, Kunden, Personal, Staat, Beteiligungsunternehmen, Teilhaber oder Aktionäre, sonstige Schuldner und aktive Rechnungsabgrenzungs- und Ordnungskonten)

- Nennwert
- Wertberichtigungen

31 — Verbindlichkeiten (Lieferanten, Kunden, Personal, Staat, Beteiligungsunternehmen, Teilhaber oder Aktionäre, sonstige Dritte und passive Rechnungsabgrenzungs- oder Ordnungskonten)**KLASSE 4 — FINANZKONTEN****40 — Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von weniger als einem Jahr****41 — Darlehen mit einer Laufzeit von weniger als einem Jahr**

- Nennwert
- Berichtigungen

- 42 — **Wechselforderungen**
 - Nennwert
 - Wertberichtigungen
 - 43 — **Schecks**
 - 44 — **Wechselverbindlichkeiten**
 - 45 — **Wertpapiere**
(ohne Beteiligungen an anderen Unternehmen) (auf Konto 14)
 - Anschaffungswert
 - Wertberichtigungen
 - 46 — **Postscheck**
 - 47 — **Banken**
 - 48 — **Kassenbestand**
-

ANHANG III

GLIEDERUNG DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

I. Allgemeiner Betrieb

Aufwendungen	Erträge
60. Personalaufwendungen	70. Verkehrserträge
61. Material und Leistungen Dritter	0. Personen- und Gepäckverkehr
62. Steuern und Abgaben ⁽¹⁾	a) Schiene
63. Abschreibungen	b) Straße
64. Zuweisungen an Rückstellungen	c) mit anderen Verkehrsmitteln
65. Finanzlasten	1. Güterverkehr
	a) Schiene
	i) in Zügen und Wagenladungen
	— Inlandsverkehr
	— Internationaler Verkehr
	ii) Stückgut
	— Inlandsverkehr
	— Internationaler Verkehr
	b) Straße
	c) mit anderen Verkehrsmitteln
	2. Postverkehr
	71. Finanzerträge
	72. Sonstige Erträge
	73. Gegenwert der anderen Konten weiterbelasteten Aufwendungen
	74. Ausgleichszahlungen und Beihilfen gemäß
	0. Verordnung (EWG) Nr. 1191/69
	1. Verordnung (EWG) Nr. 1192/69
	2. Verordnung (EWG) Nr. 1107/70, Artikel 3
	3. Andere Ausgleichszahlungen und Beihilfen
Betriebsaufwendungen insgesamt	Betriebserträge insgesamt
91.0 Betriebsgewinn des Geschäftsjahres	91.1 Betriebsverlust des Geschäftsjahres

⁽¹⁾ Dieser Posten ist fakultativ — siehe Anlage IV.

II. Zusammenfassung von „Gewinn und Verlust“

91.1 Betriebsverlust des Geschäftsjahres	91.0 Betriebsgewinn des Geschäftsjahres
91.3 Außerordentliche Verluste	91.2 Außerordentliche Gewinne
91.4 Körperschaftssteuern	91.5 Zuschuß zum Haushaltsausgleich
	— Verordnung (EWG) Nr. 1107/70, Artikel 4
	— Andere
91.6 Gewinn des Geschäftsjahres	91.7 Verlust des Geschäftsjahres

ANHANG IV

NOMENKLATUR DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
(Gliederung siehe Anhang III)

I. ALLGEMEINER BETRIEB**KLASSE 6 — AUFWENDUNGEN**

60⁽¹⁾ — **Personalaufwendungen:** schließt folgende Posten ein:

- Bezüge des aktiven Personals (auch für Anlagen, Vorräte und Leistungen für Dritte)
- Pensionen: Pensionen, die von den Verwaltungen unmittelbar getragen werden abzüglich der vom aktiven Personal gegebenenfalls erhobenen Beiträge. Beiträge der Verwaltungen an selbständige Pensionsfonds
- Sozialaufwendungen (Familienzulagen, Unfall- und Sozialversicherung, Personalausbildung usw.).

61⁽¹⁾ — **Material und Leistungen Dritter:** schließt folgende Posten ein:

- Energie
 - Material
 - Leistungen Dritter
 - Pacht und Miete
 - Sonstige Sachaufwendungen (Versicherungsprämien, Entschädigungen, Bezug von Wasser und Gas sowie Verwaltungsaufwendungen)
- } auch für Anlagen und Leistungen für Dritte

62⁽¹⁾ — **Steuern und Abgaben** — (Nichtabzugsfähige Mehrwertsteuer und andere Steuern und Abgaben mit Ausnahme der Körperschaftssteuern). Die dieses Konto benutzenden Unternehmen geben die Art der Steuern einzeln an.

63 — **Abschreibungen**

64 — **Zuweisungen an Rückstellungen** (Zur Deckung gewisser Verluste und Belastungen sowie für gewisse Unternehmen, Versicherungen und Finanzierung der Anlageerneuerungen)

65 — **Finanzlasten**

KLASSE 7 — ERTRÄGE ⁽²⁾

70 — **Verkehrserträge** (einschließlich Nebenerträge, ohne Dienstgutfrachten)

70.0 — *Personen- und Gepäckverkehr*

- a) Schiene
- b) Straße
- c) mit anderen Verkehrsmitteln

70.1 — *Güterverkehr*

- a) Schiene
 - i) in Zügen und Wagenladungen
 - Inlandsverkehr ⁽³⁾
 - Internationaler Verkehr ⁽³⁾

⁽¹⁾ Steuern und Abgaben werden je nach Bedarf entweder im Konto 62 unter Angabe der Steuerarten ausgewiesen oder in den Konten 60 und 61 einbegriffen.

⁽²⁾ Alle Erträge ohne Steuern (insbesondere ohne Mehrwertsteuer).

⁽³⁾ Definition: — Inlandsgüterverkehr: Gütertransporte, die innerhalb ein und desselben Landes ver- und entladen werden;
— Internationaler Güterverkehr: Gütertransporte, bei denen entweder die Verladung oder Entladung, oder beide, in einem fremden Lande geschehen.

- ii) Stückgut
 - Inlandsverkehr ⁽¹⁾
 - Internationaler Verkehr ⁽¹⁾
 - b) Straße
 - c) mit anderen Verkehrsmitteln
- 70.2 — *Postverkehr*
- 71 — **Finanzerträge** (Zinsen aus Wertschriften und Dividenden aus Beteiligungen)
- 72 — **Sonstige Erträge**
- 72.1 — *Erträge aus Leistungen und Lieferungen für Rechnung des Staates* (Anlagen für das Bahnnetz)
 - 72.2 — *Erträge aus Leistungen und Lieferungen für Dritte*
 - 72.3 — *Erträge aus sonstigen Tätigkeiten einschließlich Miete*
 - 72.4 — *Sonstige Erträge*
- 73 — **Gegenwert der anderen Konten weiterbelasteten Aufwendungen** (insbesondere Anlagen- und Vorratskonten)
- 74 — **Ausgleichszahlungen des Staates und anderer öffentlicher Körperschaften**
- 74.0 — *Ausgleichszahlungen für die Erfüllung von Aufgaben des öffentlichen Dienstes* — Verordnung (EWG) Nr. 1191/69
 - 74.1 — *Ausgleichszahlungen zur Kontennormalisierung* — Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 (gemäß Artikel 10)
 - 74.2 — *Beihilfen* — Verordnung (EWG) Nr. 1107/70, Artikel 3
 - 74.3 — *Andere Ausgleichszahlungen und Beihilfen* (mit Ausnahme des Zuschusses zum Haushaltsausgleich)

II. ZUSAMMENFASSUNG DER GEWINNE UND VERLUSTE

KLASSE 9 — ERGEBNISKONTEN

- 91.0 — 91.1 — *Betriebsgewinn oder Verlust des Geschäftsjahres*
- 91.2 — 91.3 — *Außerordentliche Gewinne und Verluste*

(Posten von einiger Bedeutung, die sich aus Ereignissen oder Geschäften außerhalb der normalen Tätigkeit des Unternehmens ergeben und die voraussichtlich nicht häufig wiederkehren)

- 91.4 — *Körperschaftssteuern* (Steuern auf das Einkommen und in bestimmten Ländern auch auf das Kapital)
- 91.5 — *Zuschuß zum Haushaltsausgleich*
 - Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 Artikel 4
 - Andere

Die Unternehmen, die das Resultat der Gewinn- und Verlustrechnung vor Einbeziehung der hier genannten Zuschüsse ausweisen, können diese Zuschüsse nachrichtlich gesondert ausweisen.

- 91.6 — *Gewinn des Geschäftsjahres* } Übertrag auf Konto Nr. 07.0
- 91.7 — *Verlust des Geschäftsjahres* } Übertrag auf Konto Nr. 07.1

⁽¹⁾ Definition: — Inlandsgüterverkehr: Gütertransporte, die innerhalb ein und desselben Landes ver- und entladen werden;
— Internationaler Güterverkehr: Gütertransporte, bei denen entweder die Verladung oder Entladung, oder beide, in einem fremden Land geschehen.

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2831/77 DES RATES

vom 12. Dezember 1977

über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Eine Politik der Beförderungsentgelte und -bedingungen stellt einen wichtigen Aspekt der gemeinsamen Verkehrspolitik dar, deren Einrichtung durch die Mitgliedstaaten der Vertrag vorsieht. Da die Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ⁽³⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3181/76 ⁽⁴⁾, am 31. Dezember 1977 außer Kraft tritt, sollte die Fortsetzung einer gemeinschaftlichen Politik in diesem Bereich sichergestellt werden.

Ein einheitliches System für die Bildung der Beförderungsentgelte und -bedingungen im Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten läßt sich nur schrittweise und parallel zu der Entwicklung der betroffenen Märkte verwirklichen.

Unter diesen Umständen erscheint es zweckmäßig, den Mitgliedstaaten versuchsweise die Möglichkeit zu eröffnen, auf der Grundlage eines gemeinsamen Prinzips zwischen dem System unverbindlicher Referenztarife und dem System verbindlicher Margentarife zu wählen.

In diesem Rahmen sollten bei der Entscheidung für das eine oder das andere Tarifsysteem als gemeinsames Prinzip die wirtschaftlichen und technischen Besonderheiten der betroffenen Verkehrsmärkte berücksichtigt werden.

Da die Referenztarife lediglich Preisempfehlungen darstellen, bleibt die Vereinbarung des individuellen Beförderungsentgelts der eigenverantwortlichen Absprache zwischen dem Verkehrsunternehmer und seinen Kunden unter Berücksichtigung der Marktlage und der gegenseitigen Interessen überlassen.

Infolgedessen sollten die Referenztarife die Kosten der entsprechenden Beförderungsleistungen berücksichtigen, damit man zur Bildung von Beförderungsentgelten gelangt, die der wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmer Rechnung tragen.

Für die obligatorischen Margentarife empfiehlt es sich, die wesentlichen Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 zu übernehmen.

Die Entwicklung der tatsächlichen Beförderungsentgelte im Rahmen sowohl der Referenz- als auch der obligatorischen Tarife sollte beobachtet werden können.

Es erscheint zweckmäßig, dem aus Sachverständigen der Regierungen und einem Vertreter der Kommission als Vorsitzenden zusammengesetzten Tariffachausschuß die Befugnis zu geben, Sachverständige aus den betroffenen Wirtschaftskreisen anzuhören.

Bei der Durchführung dieser Verordnung ist es erforderlich, eine wirksame Kontrolle der obligatorischen Margentarife sowie eine angemessene Ahndung von Tarifverstößen vorzusehen.

Der Rat sollte spätestens am 31. Dezember 1982 im Lichte der mit dieser Verordnung gewonnenen Erfahrungen über die nach diesem Zeitpunkt anzuwendende Regelung der Beförderungsentgelte und -bedingungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten entscheiden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, einschließlich der Beförderungen von Erzeugnissen, die unter den Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl fallen; sie gilt auch, wenn das Gut auf einer Teilstrecke

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 259 vom 4. 11. 1976, S. 40.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 281 vom 27. 11. 1976, S. 2.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 194 vom 6. 8. 1968, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 359 vom 30. 12. 1976, S. 13.

- durch ein Drittland oder,
- ohne Umladung auf dem Fahrzeug zur See, mit der Eisenbahn oder auf Binnenwasserstraßen

befördert wird.

Artikel 2

- (1) Die Entgelte der Beförderungen gemäß Artikel 1 unterliegen einem System von Tarifen, die gemäß dieser Verordnung aufgestellt werden.
- (2) Die Tarife sind entweder Referenztarife oder obligatorische Tarife.
- (3) Die betreffenden Mitgliedstaaten entscheiden im gegenseitigen Einvernehmen, ob für die Geltungsdauer der Verordnung das eine oder das andere Tarifsystem angewendet wird, wobei sie insbesondere die technischen und wirtschaftlichen Besonderheiten des jeweiligen Verkehrsmarktes berücksichtigen.

Vorbehaltlich der Beachtung dieses Grundsatzes

- können die Mitgliedstaaten obligatorische Tarife dort beibehalten, wo auf Grund gemeinschaftlicher Vorschriften derartige Tarife angewendet worden sind,
- können die Mitgliedstaaten dort, wo bisher keine gemeinschaftliche Tarifregelung angewendet worden ist, Referenztarife einführen.

Referenztarife

Artikel 3

Die Referenztarife sind Preisempfehlungen. Sie geben Hinweise für die Bestimmung der Beförderungsentgelte, die die Verkehrsnutzer und die Verkehrsunternehmen je nach der Marktlage und nach ihren eigenen Interessen frei vereinbaren können.

Artikel 4

- (1) Das Referenztarifsystem besteht aus bilateralen oder multilateralen Tarifen.
- (2) Die Referenztarife werden als allgemeine oder als Sondertarife aufgestellt. Sie sollen im Rahmen des Erforderlichen differenziert werden, um den Besonderheiten der einzelnen Verkehrsleistungen Rechnung zu tragen und um darauf hinzuwirken, daß in den Einzelfällen Beförderungsentgelte gebildet werden, die nicht zu stark von den Referenztarifen abweichen.

- (3) Die Referenztarife enthalten Frachtsatzzeiger sowie alle sonstigen Regeln, die für die Berechnung des Beförderungsentgelts (Entgelte für die Beförderung und für

Nebenleistungen) erforderlich sind. Die Kommission gibt bis zum 1. Juli 1978 nach Anhörung des in Artikel 16 genannten Ausschusses eine diese Regeln betreffende Empfehlung ab.

Artikel 5

Die Referenztarife sind so zu gestalten, daß sie auf die Vereinbarung von Beförderungsentgelten hinwirken, die die Kosten der entsprechenden Beförderungsleistungen decken, einschließlich der Werbe- und Abfertigungskosten sowie eines angemessenen Gewinns; dabei sind die Verhältnisse in einem gut geführten und rationell betriebenen Unternehmen des Güterkraftverkehrs zu berücksichtigen.

Artikel 6

- (1) Die Berufsorganisationen des Güterkraftverkehrs der betreffenden Mitgliedstaaten stellen gemeinsam in bilateralen oder multilateralen Verhandlungen die Entwürfe für die Einführung oder die Änderung der Referenztarife auf. Die Kommission und die betreffenden Mitgliedstaaten können an diesen Verhandlungen mit beratender Stimme teilnehmen. Die Berufsorganisationen stellen der Kommission und den Mitgliedstaaten rechtzeitig alle für ihre Teilnahme erforderlichen Informationen zur Verfügung.

- (2) Die genannten Berufsorganisationen konsultieren die repräsentativen Organisationen der Verkehrsnutzer und des Verkehrshilfsgewerbes und übermitteln die Entwürfe zusammen mit den Stellungnahmen der angehörten Organisationen den Regierungen der betreffenden Mitgliedstaaten, die sofort nach Eingang die Kommission darüber unterrichten.

Ein beteiligter Mitgliedstaat kann innerhalb einer Frist von sechzig Tagen nach Eingang des Entwurfs Einspruch gegen die Einführung der Maßnahmen erheben. Die Kommission kann innerhalb der gleichen Frist ebenfalls Einspruch gegen die Maßnahmen erheben, sofern diese mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar sind. Erhebt die Kommission oder ein betroffener Mitgliedstaat keinen Einspruch gegen die Einführung der Maßnahmen, so sorgen die Berufsorganisationen des Güterkraftverkehrs dafür, daß die Maßnahmen in ihren Tarifanzeigern und in der Fachpresse veröffentlicht werden.

Abweichend von diesem Verfahren kann in den nach Artikel 17 zu erlassenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften ausdrücklich vorgesehen werden, daß der beteiligte Mitgliedstaat den Tarif oder die Änderung des Tarifs innerhalb der gleichen Frist genehmigt.

Artikel 7

- (1) Führen die Verhandlungen über die Festsetzung oder Änderung eines Referenztarifs zu keinem Ergebnis,

so kann eine beteiligte Berufsorganisation ihren eigenen Staat befassen, der unverzüglich die anderen beteiligten Mitgliedstaaten und die Kommission darüber unterrichtet.

In diesem Fall und falls ein Mitgliedstaat gegen die Einführung der Maßnahmen Einspruch erhebt, können die beteiligten Mitgliedstaaten so bald wie möglich eine Entscheidung treffen, die den Betroffenen bekanntgegeben, amtlich veröffentlicht und der Kommission mitgeteilt wird.

(2) Gelingt es den beteiligten Mitgliedstaaten nicht, eine Entscheidung im Sinne von Absatz 1 Unterabsatz 2 zu treffen, so wird die Kommission auf Antrag eines dieser Mitgliedstaaten mit dem Streitfall befaßt.

Die Kommission trifft nach Anhörung des in Artikel 16 vorgesehenen Ausschusses eine Entscheidung, die den Beteiligten bekanntgegeben und im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht wird.

(3) Die Kommission kann von sich aus den beteiligten Organisationen eine Frist für den Abschluß der in Artikel 6 Absatz 1 genannten Verhandlungen setzen. Sind nach Ablauf dieser Frist die Verhandlungen nicht zu einem Abschluß gelangt, so wird das Verfahren der Absätze 1 und 2 angewendet.

(4) Die Kommission kann eine Frist festsetzen, in der die beteiligten Mitgliedstaaten eine Entscheidung im Sinne von Absatz 1 Unterabsatz 2 treffen müssen. Wenn nach Ablauf dieser Frist keine Entscheidung getroffen worden ist, wird das Verfahren des Absatzes 2 angewendet.

Obligatorische Tarife

Artikel 8

Die obligatorischen Tarife werden von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten in Form von Margentarifen in Kraft gesetzt und veröffentlicht. Ihre Bestimmungen sind vorbehaltlich der in dieser Verordnung vorgesehenen Ausnahmen und Abweichungen für die Festsetzung der Beförderungsentgelte und -bedingungen verbindlich.

Artikel 9

(1) Margentarife im Sinne des Artikels 8 werden durch obere und untere Grenzen bestimmt. Die Marge ergibt sich aus dem Abstand zwischen diesen beiden Grenzen.

(2) Die Marge für die Tarife beträgt 23 v. H. der oberen Tarifgrenze.

(3) Die Entgelte für eine bestimmte Beförderung können innerhalb der oberen und unteren Grenze des entsprechenden Margentarifs frei vereinbart werden. Vor-

behaltlich des Artikels 14 ist es unzulässig, Verträge mit Beförderungsentgelten zu schließen, die außerhalb der oberen und unteren Grenze des Tarifs liegen.

Artikel 10

(1) Bei der Erstellung der einzelnen obligatorischen Tarife wird von einem in der Mitte der Marge liegenden Richtsatz ausgegangen.

Bei der Ermittlung des Richtsatzes werden die durchschnittlichen Kosten der entsprechenden Beförderungsleistungen, gegebenenfalls einschließlich der Werbe- und Abfertigungskosten, die für gut geführte Unternehmen mit normal ausgelasteter Beförderungskapazität ermittelt werden, sowie die Marktlage berücksichtigt, und zwar in der Weise, daß die Verkehrsunternehmer angemessene Erlöse erzielen können.

(2) Die obligatorischen Tarife können nach den Bedingungen der Verkehrsleistung, insbesondere nach technischen und wirtschaftlichen Merkmalen der Beförderung, nach Verkehrsverbindungen, Lieferfristen, Beförderungsmengen und nach Güterarten differenziert werden.

Artikel 11

(1) Die obligatorischen Tarife werden von den unmittelbar beteiligten Mitgliedstaaten, d. h. den Staaten, in denen das Gut ver- oder entladen wird, im gegenseitigen Einvernehmen festgesetzt oder geändert. Die Kommission kann mit beratender Stimme an diesen Verhandlungen teilnehmen.

Die Kommission kann eine Frist festsetzen, in der die unmittelbar betroffenen Mitgliedstaaten eine Entscheidung im Sinne des Unterabsatzes 1 treffen müssen. Wenn nach Ablauf dieser Frist keine Entscheidung getroffen worden ist, wird das Verfahren des Artikels 13 Absätze 1 und 2 angewendet.

(2) Jeder Mitgliedstaat setzt die Tarife binnen zwei Monaten nach Abschluß der Verhandlungen über die Festsetzung bzw. Änderung der Tarife oder gegebenenfalls nach Abschluß des in Artikel 13 Absätze 1 und 2 vorgesehenen Verfahrens in Kraft.

(3) Unbeschadet der Absätze 1 und 2 kann ein Mitgliedstaat, um die Auswirkungen von Währungsschwankungen auszugleichen, einseitig die in seiner Währung ausgedrückten Tabellen für die Entgelte nach oben anpassen. Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet hierüber die übrigen beteiligten Mitgliedstaaten und die Kommission mindestens einen Monat vor Inkrafttreten der Maßnahme.

Artikel 12

Die obligatorischen Tarife sind in den beteiligten Mitgliedstaaten amtlich zu veröffentlichen. Die Veröffentli-

chung muß den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Tarife enthalten. Hinsichtlich der Entgelte braucht nur die obere Grenze veröffentlicht zu werden.

Artikel 13

(1) Führen die Verhandlungen über die Festsetzung oder Änderung eines obligatorischen Tarifs zu keinem Ergebnis, so wird die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats mit dem Streitfall befaßt.

Die Kommission trifft nach Anhörung des in Artikel 16 vorgesehenen Ausschusses eine Entscheidung, die den Beteiligten bekanntgegeben und im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht wird.

(2) Die Entscheidung der Kommission wird einen Monat nach ihrer Veröffentlichung wirksam, sofern nicht vor Ablauf dieser Frist ein Mitgliedstaat den Rat mit der Angelegenheit befaßt hat. In diesem Fall entscheidet der Rat mit qualifizierter Mehrheit innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Eingang eines entsprechenden Antrags; die Entscheidung wird im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

Artikel 14

(1) Abweichend von Artikel 9 Absatz 3 können zwischen einem Verkehrsunternehmer und seinem Vertragspartner schriftliche Sonderabmachungen mit Beförderungsentgelten außerhalb der oberen und unteren Grenze der Tarife getroffen werden.

Solche Abmachungen sind unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

- a) wenn Umstände vorliegen, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, insbesondere wenn die Sonderabmachungen für Beförderungen mit besonderen technischen Merkmalen abgeschlossen werden, wenn der Wettbewerb eine Sonderabmachung erfordert oder wenn die Sonderabmachungen für eine gewisse Dauer getroffen werden, und
- b) wenn sich bei Beförderungsentgelten über der oberen Grenze der Tarife die Sonderabmachungen auf Beförderungsleistungen beziehen, deren technische Merkmale zu Kosten führen, die wesentlich über den durchschnittlichen Kosten im Sinne von Artikel 10 Absatz 1 liegen, auf denen die entsprechenden Tarife beruhen, insbesondere im Falle von Merkmalen, die zurückzuführen sind auf
 - die Notwendigkeit, die Güter während der Beförderung besonders sorgfältig zu behandeln,
 - die Notwendigkeit, das Fahrzeug mit besonderen Vorrichtungen zu versehen,
 - die Notwendigkeit, ein ständig mit einer besonderen Ausstattung versehenes Spezialfahrzeug zu benutzen,

- die Notwendigkeit, die Beförderung mit einer erheblich niedrigeren Geschwindigkeit als der normalen Fahrgeschwindigkeit durchzuführen,
- die Forderung des Absenders, die Beförderung besonders rasch durchzuführen,
- die Zusammensetzung der Sendung aus gefährlichen oder übelriechenden Gütern,
- die unteilbare Masse oder die verhältnismäßig außergewöhnlichen Abmessungen der Güter, oder

c) wenn bei Beförderungsentgelten unterhalb der unteren Grenze der Tarife die Sonderabmachungen eine Gütermenge von mindestens 500 Tonnen für einen Zeitraum von jeweils drei Monaten umfassen.

Jede Sonderabmachung muß die finanziellen Betriebsergebnisse des Verkehrsunternehmers erhalten oder verbessern.

(2) Der Verkehrsunternehmer hat die Sonderabmachungen unverzüglich nach ihrem Abschluß den zuständigen Behörden des Herkunftsstaats, d. h. des Mitgliedstaats, in dem die Fahrzeuge zugelassen sind, oder — falls der Zulassungsstaat nicht mit dem übereinstimmt, in dem das Gut ver- oder entladen wird — des Staates, in dem das Gut verladen wird, zu übersenden.

Er legt zusammen mit der Abmachung alle Unterlagen vor, die den Abschluß sowie die vereinbarten Beförderungsentgelte rechtfertigen.

(3) Diese Behörden übermitteln den zuständigen Behörden der beteiligten Mitgliedstaaten, d. h. der Zulassungsstaaten und der Staaten, in denen das Gut ver- oder entladen wird, eine Abschrift der Unterlagen.

(4) Die in den Absätzen 2 und 3 genannten Behörden führen an Hand der übermittelten Unterlagen alle von ihnen für zweckmäßig gehaltenen Nachprüfungen und Untersuchungen durch, um festzustellen, ob die Vertragsparteien die Bestimmungen dieser Verordnung eingehalten haben.

(5) Ergibt die Überprüfung, daß gegen diese Verordnung verstoßen wurde, so können

- die zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten von den Verkehrsunternehmern, deren Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen sind, verlangen, in einem bestimmten Zeitraum keine Sonderabmachungen ohne vorherige Genehmigung durchzuführen;
- die zuständigen Behörden der beteiligten Mitgliedstaaten, unbeschadet der rechtlichen Maßnahmen, die sie ergreifen können, von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, die Anwendung der obengenannten Maßnahmen verlangen. Der Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission von den etwa getroffenen Maßnahmen.

(6) Ist der Markt für die Beförderung bestimmter Güter in bestimmten Verkehrsverbindungen gestört, so kann der Abschluß jeder Sonderabmachung für eine bestimmte Zeit von der vorherigen Genehmigung der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Gut verladen wird, abhängig gemacht werden.

Die Regierungen der beteiligten Mitgliedstaaten treffen im gegenseitigen Einvernehmen die erforderlichen Maßnahmen.

Ein Markt wird insbesondere dann als gestört betrachtet, wenn die durchschnittliche Höhe der während einer gewissen Zeitspanne erhobenen Beförderungsentgelte nicht ausreicht, um die Rentabilität eines ordnungsgemäß geführten und normal ausgelasteten Verkehrsunternehmens zu gewährleisten.

Gemeinsame Bestimmungen

Artikel 15

(1) Die Verkehrsunternehmen erteilen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf deren Verlangen Auskünfte über die im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr angewandten Beförderungsentgelte. Die Regierungen der Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von den Ergebnissen dieser Auskünfte.

(2) Um zu einer besseren Kenntnis der Verkehrsmärkte zu gelangen, können Erhebungen über die für die Beförderung bestimmter Güter in wichtigen Verkehrsverbindungen erhobenen Entgelte durchgeführt werden.

(3) Der Rat legt auf Vorschlag der Kommission, die zuvor die Stellungnahme des in Artikel 16 vorgesehenen Ausschusses eingeholt hat, mit qualifizierter Mehrheit die Programme für die Auskünfte gemäß Absatz 1 und für die Erhebungen gemäß Absatz 2 sowie die Einzelheiten ihrer Durchführung fest.

(4) Die bei der Anwendung dieser Verordnung erhaltenen Auskünfte unterliegen der Geheimhaltungspflicht.

Artikel 16

(1) Bei der Kommission wird ein Ausschuß gebildet, der diese bei der Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen unterstützen soll.

Der Ausschuß wird wie folgt tätig:

- er gibt Stellungnahmen in den Fällen ab, die in dieser Verordnung ausdrücklich vorgesehen sind;
- er erstellt zum 1. Oktober jedes Jahres einen Bericht über die im Vorjahr eingetretene Entwicklung der Beförderungsentgelte und -bedingungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten;
- er berät die Kommission auf deren Ersuchen hin in allen Fragen betreffend die weitere Entwicklung der Preisordnung auf diesen Märkten.

Die Kommission kann im Rahmen dieser Verordnung den Ausschuß in allen anderen Fällen anhören, in denen sie dies für zweckmäßig hält.

Die Stellungnahmen des Ausschusses sind zu begründen und innerhalb der vom Vorsitzenden festgelegten Fristen abzugeben. Sie kommen gemäß Artikel 148 Absatz 2 Unterabsatz 1 und Unterabsatz 2 erster Gedankenstrich des Vertrages mit qualifizierter Mehrheit zustande. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(2) Der Ausschuß besteht aus Regierungssachverständigen; jeder Mitgliedstaat ernannt höchstens zwei Sachverständige. Den Vorsitz führt ein Vertreter der Kommission; die Kommission nimmt auch die Sekretariatsgeschäfte wahr.

Der Vorsitzende beruft den Ausschuß von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats ein. Der Ausschuß kann Vertreter des gewerblichen Güterkraftverkehrs, der Verkehrsnutzer sowie des Verkehrshilfsgewerbes anhören.

Artikel 17

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission rechtzeitig die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Für die obligatorischen Tarife sehen die Mitgliedstaaten insbesondere eine ständige und wirksame Kontrolle sowie angemessene Sanktionen im Falle von Tarifverstößen vor.

Die Mitgliedstaaten bestimmen die in Artikel 6 erwähnten Organisationen.

(2) Die Kommission konsultiert auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus die Mitgliedstaaten zu den Entwürfen der in Absatz 1 genannten Vorschriften.

(3) Die Mitgliedstaaten gewähren einander und der Kommission Beistand bei der Anwendung dieser Verordnung.

Artikel 18

Diese Verordnung findet keine Anwendung auf die Beförderungen von Gütern, die im Anhang aufgeführt sind, welcher Bestandteil dieser Verordnung ist.

Artikel 19

Die Bestimmungen dieser Verordnung lassen die Verpflichtungen aus dem Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl unberührt.

Artikel 20

(1) Die Referenztarife und die neuen obligatorischen Tarife müssen spätestens am 1. Januar 1979 veröffentlicht werden.

(2) Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung geltenden obligatorischen Tarife bleiben so lange anwendbar, bis sie durch andere Tarife ersetzt werden.

(3) Die von den Mitgliedstaaten in Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 erlassenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften bleiben in bezug auf die nach dieser Verordnung festgesetzten obligatorischen Tarife so lange in Kraft, bis sie durch die auf Grund des

Artikels 17 Absatz 1 erlassenen Vorschriften ersetzt werden.

Artikel 21

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1978 in Kraft. Sie gilt bis zum 31. Dezember 1983.

(2) Der Rat entscheidet spätestens am 31. Dezember 1982 auf Vorschlag der Kommission, die zuvor die Stellungnahme des in Artikel 16 vorgesehenen Ausschusses einholt, über die künftige Regelung der Beförderungsentgelte und -bedingungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

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

Geschehen zu Brüssel am 12. Dezember 1977.

Im Namen des Rates

Der Präsident

L. DHOORE

ANHANG

Beförderungen, auf die diese Verordnung keine Anwendung findet:

- die gelegentliche Beförderung von Gütern nach und von Flughäfen bei Umleitung der Flugdienste;
 - die Beförderung von Gepäck in Anhängern von Kraftfahrzeugen, mit denen bestimmungsgemäß Reisende befördert werden, und die Beförderung von Gepäck mit Fahrzeugen jeglicher Art nach und von Flughäfen;
 - die Beförderung von Postsendungen;
 - die Beförderung von beschädigten Fahrzeugen;
 - die Beförderung von Müll und Fäkalien;
 - die Beförderung von Tierkörpern zur Tierkörperbeseitigung;
 - die Beförderung von Bienen und Fischbrut;
 - die Beförderung von Kunstgegenständen und Kunstwerken für Ausstellungen oder für gewerbliche Zwecke;
 - die gelegentliche Beförderung von Gütern, die ausschließlich für Werbe- oder Informationszwecke bestimmt sind;
 - die Beförderung von Umzugsgut durch Unternehmen, die über entsprechende Fachkräfte und Ausrüstung verfügen;
 - die Beförderung von Geräten, Zubehör und Tieren zu oder von Theater-, Musik-, Film-, Sport- und Zirkusveranstaltungen, Schaustellungen oder Jahrmärkten sowie zu oder von Rundfunk-, Film- oder Fernsehaufnahmen;
 - Beförderungen von Gold, Silber, Platin, Geld, Münzen und Papieren mit Geldwert, amtlichen Wertzeichen, Dokumenten, Edelsteinen oder echten Perlen;
 - die Beförderung medizinischer Versorgungsgüter zur Hilfeleistung in dringenden Notfällen, insbesondere bei Naturkatastrophen;
 - die Beförderung von Ersatzteilen für Hochseeschiffe;
 - die Beförderung lebender Tiere;
 - die Beförderungen, die außergewöhnliche Transportmittel oder außergewöhnliche Verkehrsmaßnahmen erfordern;
 - die Beförderungen von Gütern eines Absenders an den gleichen Empfänger bis zu einem Gesamtgewicht von fünf Tonnen;
 - die Beförderungen von Gütern bis zu einer Gesamtentfernung von 50 Kilometern; wird das Straßenfahrzeug auf einem Teil der Strecke auf dem Seeweg befördert, so wird die auf dem Seeweg zurückgelegte Strecke bei der Berechnung dieser Entfernung nicht berücksichtigt.
-

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RAT

ENTSCHEIDUNG DES RATES

vom 12. Dezember 1977

zur Einführung eines gemeinsamen Verfahrens zum Informationsaustausch über die Qualität des Oberflächensüßwassers in der Gemeinschaft

(77/795/EWG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 235,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Aktionsprogramme der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz von 1973 ⁽³⁾ und 1977 ⁽⁴⁾ sehen die Einführung eines Verfahrens für den Informationsaustausch zwischen den Umweltüberwachungs- und Kontrollnetzen vor.

Ein solches Verfahren ist notwendig zur Kennzeichnung des Verschmutzungsgrades der Flüsse in der Gemeinschaft und zur Ausrichtung der Bekämpfung der Umweltverschmutzung und der Umweltbelastung, die zu den Zielen gehört, die sich die Gemeinschaft hinsichtlich der Verbesserung der Lebensbedingungen und der harmonischen Entwicklung des Wirtschaftslebens in-

nerhalb der Gemeinschaft gesetzt hat. Die dafür erforderlichen spezifischen Befugnisse sind im Vertrag nicht vorgesehen.

Dieser Informationsaustausch über den Verschmutzungsgrad ist eines der Elemente, die eine langfristige Beobachtung der Entwicklung und der sich aus der Anwendung der geltenden nationalen Bestimmungen und der Gemeinschaftsbestimmungen ergebenden Verbesserungen ermöglichen.

Der in dieser Entscheidung vorgesehene Informationsaustausch sollte einen möglichst signifikanten Vergleich der Ergebnisse der in den Probenahme- oder Meßstationen durchgeführten Messungen erlauben.

Der in dieser Entscheidung vorgesehene Informationsaustausch soll Grundstein für ein gemeinschaftliches Überwachungssystem hinsichtlich der Verschmutzung des Oberflächensüßwassers und Element des in dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen vorgesehenen Gesamtüberwachungssystems sein.

Zur Verwirklichung dieses Ziels müssen die Mitgliedstaaten der Kommission die Angaben über bestimmte Parameter des Oberflächensüßwassers übermitteln, auf Grund derer die Kommission einen den Mitgliedstaaten zu übermittelnden Gesamtbericht erstellen wird.

Die Liste der Stationen im Anhang I kann auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats von der Kommission zweckmäßigerweise geändert werden, sofern bestimmte Kriterien erfüllt sind.

Der technische Fortschritt macht eine rasche Anpassung der technischen Vorschriften des Anhangs II dieser

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 178 vom 2. 8. 1976, S. 48.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 285 vom 2. 12. 1976, S. 10.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 112 vom 20. 12. 1973, S. 3.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. C 139 vom 13. 6. 1977, S. 3.

Entscheidung erforderlich; um die Durchführung der hierfür erforderlichen Maßnahmen zu erleichtern, muß ein Verfahren geschaffen werden, das eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission im Rahmen des Ausschusses für die Anpassung dieser Entscheidung an den technischen Fortschritt vorsieht —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Es wird ein gemeinsames Verfahren für den Austausch von Informationen über die Qualität des Oberflächen-süßwassers innerhalb der Gemeinschaft eingeführt.

Artikel 2

(1) Im Sinne dieser Entscheidung sind Probenahme- und Meßstationen die in Anhang I aufgeführten Stationen.

(2) Die Informationen über die in Spalte 1 des Anhangs II aufgeführten Parameter, die den Gegenstand des Informationsaustauschs bilden, sind:

- a) die bei den Probenahme- oder Meßstationen erzielten Meßergebnisse;
- b) die Beschreibung der bei der Probenahme, der Konservierung der Proben und den Messungen angewandten Verfahren und die Häufigkeit der Probenahme.

Artikel 3

(1) Jeder Mitgliedstaat benennt ein Zentralorgan und unterrichtet die Kommission darüber innerhalb von fünfzehn Tagen nach Bekanntgabe dieser Entscheidung.

(2) Die in Artikel 2 Absatz 2 bezeichneten Informationen werden der Kommission über die Zentralorgane der einzelnen Mitgliedstaaten zugeleitet.

(3) Die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a) bezeichneten Angaben werden in der in den Spalten 2 und 3 des Anhangs II angegebenen Weise und mit den dort angegebenen signifikanten Zahlen ausgedrückt.

(4) Die Übermittlung der Informationen für ein Kalenderjahr an die Kommission erfolgt mindestens alle zwölf Monate.

(5) Die Kommission bereitet jährlich an Hand der in Artikel 2 Absatz 2 bezeichneten Informationen einen zusammenfassenden Bericht vor. Der Teil des Berichtsentwurfs, der die von einem Mitgliedstaat gelieferten Informationen betrifft, wird dem Zentralorgan dieses Mitgliedstaats zur Überprüfung übermittelt. Etwaige

Bemerkungen zu diesem Entwurf werden in den Bericht aufgenommen. Die endgültige Fassung wird den Mitgliedstaaten zugeleitet.

(6) Die Kommission bewertet die Wirksamkeit des Verfahrens für den Informationsaustausch und legt spätestens drei Jahre nach Bekanntgabe dieser Entscheidung dem Rat gegebenenfalls Vorschläge zur Verbesserung dieses Verfahrens und — sofern erforderlich — zur Harmonisierung der Meßverfahren vor.

Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln durch ihre Zentralorgane die in Artikel 2 Absatz 2 bezeichneten Informationen erstmalig innerhalb von sechs Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung.

(2) Die ersten im Rahmen des Informationsaustauschs zu übermittelnden Informationen sind diejenigen, die in dem Kalenderjahr vor der Bekanntgabe dieser Entscheidung verfügbar waren.

Artikel 5

(1) Die Liste des Anhangs I kann auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats von der Kommission geändert werden.

(2) Die Kommission führt diese Änderung durch, wenn sie sich vergewissert hat, daß folgende Kriterien beachtet sind:

- die Liste der Probenahme- oder Meßstationen ist bei jedem Mitgliedstaat für die Zielsetzungen dieser Entscheidung ausreichend repräsentativ;
- die Stationen befinden sich an für den Zustand des betreffenden Gewässerteils repräsentativen Punkten und werden nicht direkt und unmittelbar von einer Verschmutzungsquelle beeinflußt;
- sie sind in der Lage, die in Anhang II vorgesehenen Parameter in regelmäßigen Zeitabständen zu messen;
- sie sind im allgemeinen an den Hauptflüssen — mit Ausnahme der Nebenflüsse — höchstens 100 km voneinander entfernt;
- sie sind stromaufwärts von Zusammenflüssen gelegen und unterliegen nicht den Gezeiten.

(3) Die Kommission unterrichtet den Rat über die angenommenen Änderungen.

(4) Die Kommission unterbreitet dem Rat diejenigen Änderungsanträge zur Beschlußfassung, die sie nicht annehmen konnte.

Artikel 6

Die Änderungen, die zur Anpassung der Liste der Parameter und ihrer in Anhang II angegebenen Ausdrucksweise und signifikanten Zahlen an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 8 erlassen, sofern die Zusätze zur Liste lediglich Parameter umfassen, die Gegenstand gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften sind und für die bei allen Probenahme- oder Meßstationen der Mitgliedstaaten Daten vorliegen. Die Änderungen der Ausdrucksweise und der signifikanten Zahlen dürfen nicht zu einer Modifizierung der Meßverfahren führen, die die Mitgliedstaaten bei den einzelnen Meßstationen des Anhangs I anwenden.

Artikel 7

(1) Es wird ein Ausschuß für die Anpassung dieser Entscheidung an den technischen Fortschritt eingesetzt, — nachstehend „Ausschuß“ genannt — der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt; den Vorsitz führt ein Vertreter der Kommission.

(2) Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 8

(1) Wird auf das Verfahren nach diesem Artikel verwiesen, so beruft der Vorsitzende entweder von sich aus oder auf Antrag des Vertreters eines Mitgliedstaats den Ausschuß ein.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen.

Der Ausschuß gibt innerhalb einer vom Vorsitzenden je nach Dringlichkeit der Angelegenheit festzusetzenden Frist eine Stellungnahme zu dem Entwurf ab. Er entscheidet mit einer Mehrheit von 41 Stimmen, wobei die Stimmen der Mitglieder nach Artikel 148 Absatz 2 des Vertrages gewogen werden. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

- (3) a) Die Kommission erläßt die in Aussicht genommenen Maßnahmen, wenn sie der Stellungnahme des Ausschusses entsprechen.
- b) Wenn die in Aussicht genommenen Maßnahmen nicht der Stellungnahme des Ausschusses entsprechen oder wenn eine solche Stellungnahme nicht vorliegt, unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.
- c) Hat der Rat nicht innerhalb von drei Monaten nach seiner Anrufung entschieden, so erläßt die Kommission die vorgeschlagenen Maßnahmen.

Artikel 9

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 12. Dezember 1977.

Im Namen des Rates

Der Präsident

L. DHOORE

ANHANG I

LISTE DER AM INFORMATIONSAUSTAUSCH TEILNEHMENDEN PROBENAHME- ODER
MESSSTATIONEN

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Probenahme- oder Meßstationen		Flüsse
Maxau	362,3 km unterhalb der Rheinbrücke von Konstanz	Rhein
Mainz	498,5 km unterhalb der Rheinbrücke von Konstanz	Rhein
Koblenz/Braubach	590,3 km unterhalb der Rheinbrücke von Konstanz	Rhein
Palzem	230,3 km oberhalb der Mündung in den Rhein	Mosel
Koblenz/Mosel	2 km oberhalb der Mündung in den Rhein	Mosel
Kleve/Bimmen	864,95 km unterhalb der Rheinbrücke von Konstanz beim Verlassen des Gebietes der Bundesrepublik Deutschland	Rhein
Goch	21,4 km oberhalb der Mündung in die Maas	Niers
Herbrum	284,9 km Lauflänge ab Quelle (Kanal-km 212,04)	Ems
Hemeln	11 km unterhalb der Vereinigung von Werra und Fulda	Weser
Intschede	329,7 km unterhalb der Vereinigung von Werra und Fulda	Weser
Geesthacht	113 km unterhalb des Eintritts in das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (Elbe-km 584,5)	Elbe
Jochenstein	2 203 km oberhalb der Mündung/Donau	Donau

BELGIEN

Probenahme- oder Meßstationen		Flüsse
Warneton	unterhalb der Einmündung in die Deule	Lys
Leers-Nord	beim Eintritt in belgisches Gebiet	Espierre
Doel	beim Verlassen des belgischen Gebiets	Schelde
Bléharis	beim Eintritt in belgisches Gebiet	Schelde
Erquelinnes	beim Eintritt in belgisches Gebiet	Sambre
Heer-Agimont	beim Eintritt in belgisches Gebiet	Maas
Lanaye-Ternaaien	beim Verlassen des belgischen Gebiets	Maas
Martelange	beim Verlassen des belgischen Gebiets	Sauer
Zelzate	beim Verlassen des belgischen Gebiets	Kanal Gent-Terneuzen

DÄNEMARK

Probenahme- oder Meßstationen		Flüsse
Nåby	Station Nr. 57.12	Suså
Nr. Broby	Station Nr. 45.01	Odense Å
Tvilum bro	Station Nr. 21.01	Gudenå
Ahlergård	Station Nr. 25.05	Skjern Å

FRANKREICH

Probenahme- oder Meßstationen		Flüsse
Méry	oberhalb der Einmündung der Aube (St 6 000)	Seine
Montereau	oberhalb der Einmündung der Yonne (St 14 000)	Seine
Melun	(St 47 000)	Seine
Paris	Tolbiac-Brücke (St 81 000)	Seine
Saint-Rambert	Brücke von Andrézieux unterhalb von St. Rambert (St 9 000)	Loire
Roanne	Brücke von Villecrest oberhalb von Roanne (St 13 000)	Loire
Orléans	unterhalb von Orléans (St 51 000)	Loire
Nantes	oberhalb von Nantes (St 137 000)	Loire
Toulouse	unterhalb von Toulouse (St 161 000)	Garonne
Lamagistère	unterhalb der Einmündung des Aveyron (St 117 000)	Garonne
Couthures	in der Nähe von Couthures unterhalb der Einmündung der Aveyron (St 81 000)	Garonne
Auxonne	France-Brücke (St 11 000)	Saône
Mulatière	oberhalb der Einmündung in die Rhône (St 59 000)	Saône
Pont-Carnot	unterhalb des Genfer Sees oberhalb des Stauwerks von Génissiat (St 67 000)	Rhône
Lyon	oberhalb der Einmündung der Saône an der Brücke Poincaré (St 98 000)	Rhône
Saint-Vallier	oberhalb der Einmündung der Isère (St 104 000)	Rhône

IRLAND

Probenahme- oder Meßstationen		Flüsse
Slane Bridge	ungefähr 12 km unterhalb von Nayan (N 96 74)	Boyne
Corofin Bridge	ungefähr 19 km unterhalb von Tuam (M 42 43)	Clare
Graiguenamanagh Bridge	ungefähr 29 km unterhalb von Muine Bheag (Bagenalstown) (S 71 44)	Barrow
Killavullen Bridge	ungefähr 13 km unterhalb von Mallow (W 65 99)	Blachwater (Munster)

ITALIEN

Probenahme- oder Meßstationen		Flüsse
Ponte d'Adige	308 km oberhalb der Mündung	Etsch
Trento	253 km oberhalb der Mündung	Etsch
Badia Polesine	66 km oberhalb der Mündung	Etsch
Meirano	591 km oberhalb der Mündung	Po
Cremona	281 km oberhalb der Mündung	Po
Boretto	216 km oberhalb der Mündung	Po
Borgo Forte	184 km oberhalb der Mündung	Po
Pontelagoscuro	91 km oberhalb der Mündung	Po
Ponte degli Albergi	38 km oberhalb der Mündung	Metauro
Subbiano	178 km oberhalb der Mündung	Arno
Nave di Rosano	120 km oberhalb der Mündung	Arno
Capraia	70 km oberhalb der Mündung	Arno
San Giovanni alla Vena	37 km oberhalb der Mündung	Tiber
Ponte Felcino	300 km oberhalb der Mündung	Tiber
Ponte Nuovo	273 km oberhalb der Mündung	Tiber
Roma	43 km oberhalb der Mündung	Tiber

GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG

Probenahme- oder Meßstationen		Flüsse
Wasserbillig	oberhalb der Einmündung in die Mosel	Sauer

NIEDERLANDE

Probenahme- oder Meßstationen		Flüsse
Lobith	beim Eintritt in niederländisches Gebiet	Oberrhein
Kampen	133 km unterhalb des Eintritts des Rheins in niederländisches Gebiet	Ijssel
Gorinchem	93,5 km unterhalb des Eintritts des Rheins in niederländisches Gebiet	Obermerwede
Vreeswijk	89 km unterhalb des Eintritts des Rheins in niederländisches Gebiet	Lek
OM 42	Puttershoek, 120 km unterhalb des Eintritts des Rheins in niederländisches Gebiet	Oude Maas
NM 34	in der Nähe der Insel Brienoord, 134 km unterhalb des Eintritts des Rheins in niederländisches Gebiet	Nieuwe Maas

NIEDERLANDE (Fortsetzung)

Probenahme- oder Meßstationen		Flüsse
Eijsden	4,5 km unterhalb des Eintritts der Maas in niederländisches Gebiet	Maas
Lith	201 km unterhalb des Eintritts der Maas in niederländisches Gebiet	Maas
Keizersveer	248 km unterhalb des Eintritts der Maas in niederländisches Gebiet	Bergse Maas
H 9	Haringvlietbrug (Haringvlietbrücke)	Haringvliet
H 12	in der Nähe des Haringvlietdam	Haringvliet
IJ 17	bei der Keteldiep-Mündung, 143 km unterhalb des Eintritts des Rheins in niederländisches Gebiet	Keteldiep
IJ 23	in der Mitte des IJsselmeers	IJsselmeer

VEREINIGTES KÖNIGREICH

Probenahme- oder Meßstationen		Flüsse
Chollerford	6 km oberhalb des Zusammenflusses (NY 919 706)	North Tyne
Warden Bridge	800 m oberhalb des Zusammenflusses (NY 910 660)	South Tyne
Wylam Bridge	unmittelbar oberhalb der Gezeitengrenze (NZ 119 645)	Tyne
Derwenthaugh	1,3 km oberhalb der Gezeitengrenze (NZ 187 607)	Derwent
Whitford Bridge	3 km oberhalb der Gezeitengrenze (SY 262 953)	Axe
Tregony Gauging Station	6 km oberhalb der Gezeitengrenze (SW 921 445)	Fal
Devoran Bridge	unmittelbar oberhalb der Gezeitengrenze (SW 791 394)	Carnon
Forge Weir Halton	1,5 km oberhalb der Gezeitengrenze (SD 514 648)	Lune
St Michael's Weir	unmittelbar oberhalb der Gezeitengrenze (SD 462 411)	Wyre
Samlesbury	1,5 km oberhalb der Gezeitengrenze (SD 589 304)	Ribble
Teddington Weir	(TQ 171 714)	Themse
Chetwynd	(SK 187 138)	Tame
Nottingham	(SK 581 383)	Trent
Yoxall	(SK 131 177)	Trent
Fochabers	4 km oberhalb der Gezeitengrenze (NJ 341 596)	Spey
Craigiehall	3 km oberhalb der Gezeitengrenze (NT 165 752)	Almond
Renton Footbridge	unmittelbar oberhalb der Gezeitengrenze (NS 389 783)	Leven

ANHANG II

LISTE DER FÜR DEN INFORMATIONSAUSTAUSCH VORGEGEHENEN PARAMETER

(Ausdrucksweise und signifikante Zahlen für die die Parameter betreffenden Daten)

Parameter	ausgedrückt in	Signifikante Zahlen Stellen		
		vor dem Komma	nach dem Komma	
physikalische Parameter	Abfluß ⁽¹⁾ z. Z. der Probenahme)	m ³ /sec	× × × ×	× ×
	Temperatur	°C	× ×	×
	pH-Wert	pH	× ×	×
	Leitfähigkeit bei 20 °C	µS cm ⁻¹	(<100) × × (≥100) × × ×	
chemische Parameter	Chlorid	mg/l Cl	(<100) × × (≥100) × × ×	
	Nitrat	mg/l NO ₃	× × ×	× ×
	Ammonium	mg/l NH ₄	× × ×	× ×
	Sauerstoff gelöst	mg/l O ₂	× ×	×
	BSB ₅	mg/l O ₂	× × ×	×
	CSB	mg/l O ₂	× × ×	×
	Gesamt-Phosphor	mg/l P	× ×	× ×
	Grenzflächenaktive Stoffe, die auf Methylen- blau reagieren	Äq. mg/l Na-Lauryl- sulfat	× ×	× ×
	Gesamt-Cadmium	mg/l Cd	×	× × × ×
	Quecksilber	mg/l Hg	×	× × × ×
mikrobiologische Parameter	Coli Faec.	/ 100 ml	× × × × × ×	
	Gesamt-Coli ⁽²⁾	/ 100 ml	× × × × × ×	
	Streptococcus faec. ⁽²⁾	/ 100 ml	× × × × × ×	
	Salmonellen ⁽²⁾	/ 1 l	×	

⁽¹⁾ Der Zeitpunkt der Probenahme ist anzugeben.⁽²⁾ Die Daten, die diesen Parameter betreffen, werden ausgetauscht, sofern er gemessen wird.

RICHTLINIE DES RATES

vom 12. Dezember 1977

über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer

(77/796/EWG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 49, 57 und 235,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Rat hat mit seinen Richtlinien 74/561/EWG ⁽³⁾ und 74/562/EWG ⁽⁴⁾ bestimmte Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr festgelegt. Demnach ist für die unter diese Richtlinie fallenden Tätigkeiten die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstiger Befähigungsnachweise sicherzustellen. Von den in den vorstehenden Richtlinien genannten Unternehmen werden von dieser Richtlinie nur diejenigen Unternehmen betroffen, die Gesellschaften im Sinne von Artikel 58 des Vertrages sind.

In bezug auf die Zuverlässigkeit und die finanzielle Leistungsfähigkeit sind für den Zugang zu den genannten Tätigkeiten in einem Aufnahmeland als ausreichender Nachweis entsprechende Bescheinigungen vorzulegen, die von einer zuständigen Behörde des Heimat- oder Herkunftslandes des Verkehrsunternehmers ausgestellt wurden.

In bezug auf die fachliche Eignung muß die gemäß den Gemeinschaftsbestimmungen über den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers ausgestellte Bescheinigung vom Aufnahmeland als ausreichender Nachweis anerkannt werden.

Soweit die Mitgliedstaaten auch bei abhängig Beschäftigten den Zugang zu den von dieser Richtlinie erfaßten Tätigkeiten oder die Ausübung dieser Tätigkeiten vom Besitz der Berufskennnisse und fachlichen Eignung abhängig machen, muß diese Richtlinie auch auf diese Personengruppe angewandt werden; aus dem gleichen Grund empfiehlt es sich, die vorgesehenen Bestimmungen über den Nachweis der Zuverlässigkeit und darüber, daß noch kein Konkurs erfolgt ist, auch auf abhängig Beschäftigte anzuwenden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN

Artikel 1

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen in bezug auf die Niederlassung von in Titel I des Allgemeinen Programms zur Aufhebung der Beschränkungen der Niederlassungsfreiheit genannten natürlichen Personen und Gesellschaften, in ihrem Hoheitsgebiet für die in Artikel 2 genannten Tätigkeiten die in dieser Richtlinie festgelegten Maßnahmen.

(2) Diese Richtlinie ist auch auf Staatsangehörige der Mitgliedstaaten anwendbar, die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1612/68 des Rates vom 15. Oktober 1968 über die Freizügigkeit der Arbeitnehmer innerhalb der Gemeinschaft ⁽⁵⁾ die in Artikel 2 genannten Tätigkeiten als abhängig Beschäftigte ausüben sollen.

Artikel 2

Diese Richtlinie gilt für die Tätigkeiten, die von den Richtlinien 74/561/EWG und 74/562/EWG erfaßt werden.

Artikel 3

(1) Unbeschadet der Absätze 2 und 3 erkennt das Aufnahmeland hinsichtlich des Zugangs zu den in Artikel 2 genannten Tätigkeiten als ausreichenden Nachweis

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 125 vom 8. 6. 1976, S. 54.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 197 vom 23. 8. 1976, S. 35.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 308 vom 19. 11. 1974, S. 18.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 308 vom 19. 11. 1974, S. 23.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 257 vom 19. 10. 1968, S. 2.

für die Zuverlässigkeit oder dafür, daß noch kein Konkurs erfolgt ist, die Vorlage eines Strafregisterauszugs oder, in Ermangelung dessen, die Vorlage einer von einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des Heimat- oder Herkunftslandes des Verkehrsunternehmers ausgestellten gleichwertigen Bescheinigung an, aus der hervorgeht, daß diese Anforderungen erfüllt sind.

(2) Werden in einem Mitgliedstaat an die eigenen Staatsangehörigen besondere Anforderungen in bezug auf ihre Zuverlässigkeit gestellt, deren Nachweis aus der in Absatz 1 genannten Bescheinigung nicht hervorgeht, so erkennt dieses Land als ausreichenden Nachweis für die Staatsangehörigen der anderen Mitgliedstaaten die Bescheinigung einer zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des Heimat- oder Herkunftslandes an, aus der hervorgeht, daß diese Anforderungen erfüllt sind. Diese Bescheinigungen müssen die spezifischen Tatsachen betreffen, die im Aufnahmeland berücksichtigt werden.

(3) Wird eine gemäß den Absätzen 1 oder 2 geforderte Bescheinigung im Heimat- oder Herkunftsland nicht ausgestellt, so kann sie durch eine eidesstattliche Erklärung oder durch eine förmliche Erklärung ersetzt werden, die der Betreffende vor einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde, oder gegebenenfalls bei einem Notar des Heimat- oder Herkunftslandes abgegeben hat, der eine beglaubigte Bescheinigung dieser eidesstattlichen oder förmlichen Erklärung ausstellt. Die Erklärung darüber, daß noch kein Konkurs erfolgt ist, kann auch vor einem qualifizierten Berufsverband dieses Landes abgegeben werden.

(4) Die gemäß den Absätzen 1 und 2 ausgestellten Bescheinigungen dürfen bei ihrer Vorlage nicht älter als drei Monate sein. Dies gilt auch für die gemäß Absatz 3 abgegebenen Erklärungen.

Artikel 4

(1) Ist im Aufnahmemitgliedstaat der Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit an Hand einer Bescheinigung zu erbringen, so erkennt dieser Staat entsprechende Bescheinigungen von Banken des Heimat- oder Herkunftslandes oder von sonstigen, von diesem Land benannten Institutionen als den in seinem eigenen Hoheitsgebiet ausgestellten Bescheinigungen gleichwertig an.

(2) Stellt ein Mitgliedstaat an seine Staatsangehörigen bestimmte Anforderungen in bezug auf ihre finanzielle Leistungsfähigkeit, deren Nachweis nicht durch die in Absatz 1 genannte Bescheinigung erbracht werden kann, so erkennt dieser Mitgliedstaat als ausreichenden Nachweis für die Staatsangehörigen der übrigen Mit-

gliedstaaten eine von einer hierfür zuständigen Verwaltungsbehörde des Heimat- oder Herkunftslandes ausgestellte Bescheinigung an, aus der hervorgeht, daß diese Anforderungen erfüllt sind. Diese Bescheinigungen müssen die spezifischen Tatsachen betreffen, die im Aufnahmeland berücksichtigt werden.

Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten erkennen als ausreichenden Nachweis der fachlichen Eignung die in Artikel 3 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 74/561/EWG sowie in Artikel 2 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 74/562/EWG genannten, von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Bescheinigungen an, wenn sie auf einer bestandenen Prüfung des Bewerbers oder auf einer dreijährigen praktischen Erfahrung basieren.

(2) In bezug auf die natürlichen Personen und Unternehmen, die in einem Mitgliedstaat auf Grund von einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vor dem 1. Januar 1975 ermächtigt waren, den Beruf des Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und/oder grenzüberschreitenden Verkehr auszuüben, erkennen die Mitgliedstaaten — sofern diese Unternehmen Gesellschaften gemäß Artikel 58 des Vertrags sind — als ausreichenden Nachweis der fachlichen Eignung die Bescheinigung an, daß die betreffende Tätigkeit während eines Zeitraums von drei Jahren in einem Mitgliedstaat tatsächlich ausgeübt wurde. Die Ausübung dieser Tätigkeit darf nicht mehr als fünf Jahre vor dem Zeitpunkt der Vorlage der Bescheinigung beendet worden sein.

Wenn es sich um ein Unternehmen handelt, so wird die tatsächliche Ausübung der Tätigkeit für eine der natürlichen Personen bescheinigt, die die Beförderungstätigkeit des Unternehmens tatsächlich leiten.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten bestimmen innerhalb der in Artikel 7 vorgesehenen Frist die für die Ausstellung der in den Artikeln 3 und 4 sowie der in Artikel 5 Absatz 2 genannten Bescheinigungen zuständigen Behörden und Stellen. Sie setzen die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis.

Artikel 7

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1979 nachzukommen, und setzen die Kommission unverzüglich hiervon in Kenntnis.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wesentlichen innerstaatlichen Rechtsvor-

schriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Geschehen zu Brüssel am 12. Dezember 1977.

Artikel 8

Im Namen des Rates

Der Präsident

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

L. DHOORE
