

02.07.86

VP - Fz - In

Antrag

des Landes Rheinland-Pfalz

Entschlieung des Bundesrates zur Fortentwicklung der
Marktordnung im Güterverkehr im Rahmen der Euro-
päischen Verkehrspolitik

DER MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES
RHEINLAND-PFALZ

Mainz, den 27. Juni 1986

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Dr. Ernst Albrecht

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

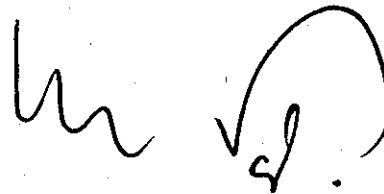
die Landesregierung von Rheinland-Pfalz hat beschlossen, dem
Bundesrat den in der Anlage beigefügten Antrag für eine

Entschlieung des Bundesrates
zur Fortentwicklung der Marktordnung im Güterverkehr
im Rahmen der Europäischen Verkehrspolitik

zuzuleiten.

Ich bitte, gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates die Beratung des Entschließungsantrages in den Ausschüssen zu veranlassen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a final flourish.

A n l a g e

EntschlieBung des Bundesrates zur Fortentwicklung der Marktordnung
im G#uterverkehr im Rahmen der Europ#ischen Verkehrspolitik

Der Bundesrat m#ge beschlieBen:

1. Der Bundesrat beurteilt die Schaffung eines gemeinsamen Binnenmarktes der Europ#ischen Gemeinschaften auf dem Gebiet des Verkehrs positiv. Die Chancen, die darin f#r die Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und f#r das Verkehrsgewerbe liegen, sollen optimal genutzt werden, ohne wichtige verkehrspolitische Ziele preiszugeben.
2. Die Bundesregierung wird gebeten, bei der Herstellung der Dienstleistungsfreiheit im Verkehr die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen so anzupassen, daB eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Arbeitsteilung zwischen den Verkehrstr#gern erm#glicht wird und die durch die bestehende nationale Verkehrsmarktordnung gesch#tzten #ffentlichen Interessen gewahrt bleiben. Insbesondere aus mittelstands-, struktur-, verkehrs- und umweltpolitischen Gr#nden sollte die bestehende Marktordnung im Rahmen eines verkehrlichen Gesamtkonzepts unter Ber#cksichtigung der integrationspolitischen Erfordernisse fortentwickelt werden.
3. Eine Liberalisierung im StraBeng#uterverkehr darf den KonsolidierungsprozeB der Deutschen Bundesbahn nicht gef#hrden, Sie muB vielmehr von einer Erh#hung der Leistungs- und Wettbewerbsf#higkeit der Deutschen Bundesbahn begleitet sein, damit die Bahn ihre arteigenen Vorteile im nationalen und internationalen Markt voll ausnutzen kann. Dazu bedarf es neben der Nachholung unterbliebener Modernisierungs- und RationalisierungsmaBnahmen auch einer befriedigenden L#sung des Problems der Abgeltung verkehrspolitisch unverzichtbarer gemeinwirtschaftlicher Leistungen und der Entlastung von Altschulden.

...

4. Die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs und die Öffnung des Inlandsmarktes ohne Angleichung der wesentlichen Wettbewerbsbedingungen würde zu noch stärkeren Wettbewerbsverzerrungen als bisher führen. Das gilt gleichermaßen für die unterschiedlichen fiskalischen, sozialrechtlichen und technischen Regelungen wie für die Überwachung der Einhaltung der Sozial- und Sicherheitsvorschriften.

Der Bundesrat begrüßt daher die Schlußfolgerungen des Rates vom 14. November 1985 zur Umsetzung des EuGH-Urteils vom 22. Mai 1985. Das hier hergestellte politische Junktum zwischen Harmonisierung und Integration muß in den wichtigsten Punkten bereits im Zusammenhang mit der Herstellung der Dienstleistungsfreiheit verwirklicht werden. Vorrangiger Harmonisierungsbedarf besteht bei Kraftfahrzeugsteuer und Mineralölsteuer, bei denen die Bundesrepublik Deutschland eine Spitzenstellung unter den europäischen Ländern einnimmt sowie bei den Autobahngebühren. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die hier national und auf EG-Ebene erforderlichen Maßnahmen zu forcieren.

5. Bei Schaffung eines EG-Verkehrsmarktes ist einer Auseinanderentwicklung der Verkehrsordnung zwischen den Ländern der EG und Drittländern mit wichtiger Transitfunktion für die EG entgegenzuwirken.
6. Der vom EG-Verkehrsministerrat vorgegebene zeitliche Rahmen, bis 1992 einen europäischen Verkehrsmarkt herzustellen, ist für ein schrittweises Vorgehen zu nutzen, um nichtvorhersehbare Friktionen zu vermeiden und den Verkehrsunternehmen eine Anpassung ohne wirtschaftliche und soziale Nachteile zu ermöglichen. Dabei sind die Interessen der Verkehrswirtschaft und der dort beschäftigten Arbeitnehmer angemessen zu berücksichtigen. Das Junktum mit dem Abbau von Wettbewerbsverzerrungen muß auch bei Teilschritten der Liberalisierung eingehalten werden, ggf. durch vorläufige nationale Maßnahmen.

...

7. Die EG-Verkehrsmarktordnung ist so zu gestalten, daß keine schweren Marktstörungen zu befürchten sind. Um Marktstörungen rechtzeitig zu erkennen und geeignete Korrekturen einleiten zu können, sollte ein Marktbeobachtungssystem eingerichtet werden, in dem auch die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen nach einheitlichen Grundsätzen in jedem EG-Staat kontrolliert wird.

Die Bundesrepublik Deutschland muß als zentral gelegenes Land und größter Verkehrsmarkt der EG die Möglichkeit behalten, wichtige Allgemeininteressen, so Verhütung einer Überbelastung der Infrastruktur oder der Umwelt, Gewährleistung der Verkehrssicherheit, im Benehmen mit der EG-Kommission durch nationale Maßnahmen zu schützen.

8. Bei der Regelung der Kabotage ist von Maßnahmen abzusehen, die deutsche Verkehrsunternehmen diskriminieren könnten. Gebietsfremden Unternehmen darf Inlandsverkehr nicht zu günstigeren Bedingungen gestattet werden als deutschen Verkehrsunternehmen.

Bei der Festlegung der Bedingungen für die Verwirklichung der Anschlußkabotage im Güterkraftverkehr sollte als 1. Schritt eine Anschlußkabotage unter Beachtung der nationalen gesetzlichen Regelungen zugelassen werden, um Marktstörungen durch eine zu schnelle Ausweitung des Transportangebots zu vermeiden. Zu diesem Zweck könnte ein bestimmter Anteil der Gemeinschaftsgenehmigungen mit einer einmaligen Kabotagemöglichkeit ausgestattet werden.

9. Die Bundesregierung wird gebeten, neben gemeinschaftlichen Regelungen des grenzüberschreitenden Verkehrs nationale Maßnahmen zur Fortentwicklung der Verkehrsmarktordnung im Straßengüterverkehr zu ergreifen mit dem Ziel, den von der EG ausgehenden Liberalisierungsprozeß vorzubereiten, insbesondere dem deutschen Transportgewerbe alsbald eine größere Beteiligung am grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zu ermöglichen.

Der Bundesrat empfiehlt vor allem eine weitere Aufstockung der Kontingente im Bezirksgüterfernverkehr. Ferner ist das (neu) rosa Kontingent im grenzüberschreitenden Verkehr einschließlich des Seehafenverkehrs und der vergleichbaren Verkehre über Binnenhäfen zu erhöhen. Der Vorschlag, bei grenzüberschreitenden Beförderungen den inländischen Streckenanteil von der Genehmigungspflicht zu befreien, ist auf seine Marktverträglichkeit hin zu überprüfen. Bei der Erhöhung der Gemeinschaftskontingente sind Nahverkehrsunternehmen angemessen zu berücksichtigen.

10. Als nationale Maßnahmen, die aus sachlichen Gründen für notwendig gehalten werden und die zugleich der in Umrissen erkennbaren künftigen EG-Verkehrspolitik entsprechen, empfiehlt der Bundesrat Regelungen, die geeignet sind, Transporte im Werkverkehr zu substituieren. Die Verkehrsministerkonferenz hat zu diesem Zweck bereits am 16.11.1981 mehrere Maßnahmen beschlossen. Die Bundesregierung wird gebeten, diese Vorschläge im Hinblick auf die künftige EG-Verkehrspolitik rasch aufzugreifen.

Die Bundesregierung wird gebeten, durch nationale Maßnahmen die Unterschiede zwischen den Ordnungen für die grenzüberschreitenden Verkehre und die deutschen Seehafenverkehre abzubauen.

11. Weiterhin bittet der Bundesrat die Bundesregierung, bei der Festlegung der Bedingungen für die Verwirklichung der Kabotage in der Binnenschifffahrt in der EG auf einen Abbau der den Ladungszugang beschränkenden Genehmigungssysteme und des für die strukturelle Überkapazität mitverantwortlichen "Tour de Rôle - Verfahrens" in einigen Mitgliedstaaten zu drängen.

Die Stilllegungsaktion innerhalb und außerhalb der Bundesrepublik (insbesondere in den Niederlanden) sollte fortgesetzt werden. Die Förderung von Schiffsneubauten der Binnenschifffahrt sollte auf internationaler Ebene eingestellt werden.

15.09.86

VP - Fz - In

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

EntschlieÙung des Bundesrates zur Fortentwicklung der Marktordnung im Güterverkehr im Rahmen der Europäischen Verkehrspolitik

- Antrag der Länder Baden-Württemberg, Berlin, Bremen, Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland -

Punkt der 568. Sitzung des Bundesrates am 28. September 1986

A

1. Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post** und der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten** empfehlen dem Bundesrat, die EntschlieÙung **unverändert** zu fassen.

B

2. Der Finanzausschuß

hat eine Empfehlung nur zu Ziffer 4 des EntschlieÙungsantrags beschlossen. Er empfiehlt die Annahme von Ziffer 4 mit der Maßgabe nachstehender Änderung:

Ziffer 4 Abs. 2 Sätze 3 und 4

In Ziffer 4 sind in Absatz 2 die Sätze 3 und 4 zu streichen und ist folgender neuer Absatz 3 anzufügen:

"Für den freien Dienstleistungsverkehr ist vor allem die Angleichung der stark unterschiedlichen steuerlichen und anderen fiskalischen Belastungen des Güterverkehrs in den einzelnen EG-Mitgliedstaaten eine unabdingbare Voraussetzung. Hierbei müssen auch die Autobahngebühren in die Harmonisierungsbestrebungen einbezogen werden."

-1-B

26.09.86

Beschluß

des Bundesrates

zur

Entschlieung des Bundesrates zur Fortentwicklung der Marktord-
nung im Güterverkehr im Rahmen der Europäischen Verkehrspolitik

Der Bundesrat hat in seiner 568. Sitzung am 26. September 1986
/ die aus der Anlage ersichtliche Entschlieung gefaßt.

Anlage

E n t s c h l i e ß u n g
des
Bundesrates
zur Fortentwicklung der Marktordnung
im Güterverkehr im Rahmen
der Europäischen Verkehrspolitik

1. Der Bundesrat beurteilt die Schaffung eines gemeinsamen Binnenmarktes der Europäischen Gemeinschaften auf dem Gebiet des Verkehrs positiv. Die Chancen, die darin für die Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und für das Verkehrsgewerbe liegen, sollen optimal genutzt werden, ohne wichtige verkehrspolitische Ziele preiszugeben.
2. Die Bundesregierung wird gebeten, bei der Herstellung der Dienstleistungsfreiheit im Verkehr die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen so anzupassen, daß eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern ermöglicht wird und die durch die bestehende nationale Verkehrsmarktordnung geschützten öffentlichen Interessen gewahrt bleiben. Insbesondere aus mittelstands-, struktur-, verkehrs- und umweltpolitischen Gründen sollte die bestehende Marktordnung im Rahmen eines verkehrlichen Gesamtkonzepts unter Berücksichtigung der integrationspolitischen Erfordernisse fortentwickelt werden.

3. Eine Liberalisierung im Straßengüterverkehr darf den Konsolidierungsprozeß der Deutschen Bundesbahn nicht gefährden. Sie muß vielmehr von einer Erhöhung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn begleitet sein, damit die Bahn ihre arteigenen Vorteile im nationalen und internationalen Markt voll ausnutzen kann. Dazu bedarf es neben der Nachholung unterbliebener Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen auch einer befriedigenden Lösung des Problems der Abgeltung verkehrspolitisch unverzichtbarer gemeinwirtschaftlicher Leistungen und der Entlastung von Altschulden.
4. Die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs und die Öffnung des Inlandsmarktes ohne Angleichung der wesentlichen Wettbewerbsbedingungen würde zu noch stärkeren Wettbewerbsverzerrungen als bisher führen. Das gilt gleichermaßen für die unterschiedlichen fiskalischen, sozialrechtlichen und technischen Regelungen wie für die Überwachung der Einhaltung der Sozial- und Sicherheitsvorschriften.

Der Bundesrat begrüßt daher die Schlußfolgerungen des Rates vom 14. November 1985 zur Umsetzung des EuGH-Urteils vom 22. Mai 1985. Das hier hergestellte politische Junktim zwischen Harmonisierung und Integration muß in den wichtigsten Punkten bereits im Zusammenhang mit der Herstellung der Dienstleistungsfreiheit verwirklicht werden.

Für den freien Dienstleistungsverkehr ist vor allem die Angleichung der stark unterschiedlichen steuerlichen und anderen fiskalischen Belastungen des Güterverkehrs in den einzelnen EG-Mitgliedstaaten eine unabdingbare Voraussetzung. Hierbei müssen auch die Autobahngebühren in die Harmonisierungsbestrebungen einbezogen werden.

5. Bei Schaffung eines EG-Verkehrsmarktes ist einer Auseinanderentwicklung der Verkehrsordnung zwischen den Ländern der EG und Drittländern mit wichtiger Transitfunktion für die EG entgegenzuwirken.
6. Der vom EG-Verkehrsministerrat vorgegebene zeitliche Rahmen, bis 1992 einen europäischen Verkehrsmarkt herzustellen, ist für ein schrittweises Vorgehen zu nutzen, um nichtvorhersehbare Friktionen zu vermeiden und den Verkehrsunternehmen eine Anpassung ohne wirtschaftliche und soziale Nachteile zu ermöglichen. Dabei sind die Interessen der Verkehrswirtschaft und der dort beschäftigten Arbeitnehmer angemessen zu berücksichtigen. Das Junktim mit dem Abbau von Wettbewerbsverzerrungen muß auch bei Teilschritten der Liberalisierung eingehalten werden, ggf. durch vorläufige nationale Maßnahmen.
7. Die EG-Verkehrsmarktordnung ist so zu gestalten, daß keine schweren Marktstörungen zu befürchten sind. Um Marktstörungen rechtzeitig zu erkennen und geeignete Korrekturen einleiten zu können, sollte ein Marktbeobachtungssystem eingerichtet werden, in dem auch die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen nach einheitlichen Grundsätzen in jedem EG-Staat kontrolliert wird.

Die Bundesrepublik Deutschland muß als zentral gelegenes Land und größter Verkehrsmarkt der EG die Möglichkeit behalten, wichtige Allgemeininteressen, so Verhütung einer Überbelastung der Infrastruktur oder der Umwelt, Gewährleistung der Verkehrssicherheit, im Benehmen mit der EG-Kommission durch nationale Maßnahmen zu schützen.

8. Bei der Regelung der Kabotage ist von Maßnahmen abzusehen, die deutsche Verkehrsunternehmen diskriminieren könnten. Gebietsfremden Unternehmen darf Inlandsverkehr nicht zu günstigeren Bedingungen gestattet werden als deutschen Verkehrsunternehmen.

Bei der Festlegung der Bedingungen für die Verwirklichung der Anschlußkobotage im Güterkraftverkehr sollte als 1. Schritt eine Anschlußkobotage unter Beachtung der nationalen gesetzlichen Regelungen zugelassen werden, um Marktstörungen durch eine zu schnelle Ausweitung des Transportangebots zu vermeiden. Zu diesem Zweck könnte ein bestimmter Anteil der Gemeinschaftsgenehmigungen mit einer einmaligen Kobotagemöglichkeit ausgestattet werden.

9. Die Bundesregierung wird gebeten, neben gemeinschaftlichen Regelungen des grenzüberschreitenden Verkehrs nationale Maßnahmen zur Fortentwicklung der Verkehrsmarktordnung im Straßen-güterverkehr zu ergreifen mit dem Ziel, den von der EG ausgehenden Liberalisierungsprozeß vorzubereiten, insbesondere dem deutschen Transportgewerbe alsbald eine größere Beteiligung am grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zu ermöglichen.

Der Bundesrat empfiehlt vor allem eine weitere Aufstockung der Kontingente im Bezirksgüterfernverkehr. Ferner ist das (neu) rosa Kontingent im grenzüberschreitenden Verkehr einschließlich des Seehafenverkehrs und der vergleichbaren Verkehre über Binnenhäfen zu erhöhen. Der Vorschlag, bei grenzüberschreitenden Beförderungen den inländischen Streckenanteil von der Genehmigungspflicht zu befreien, ist auf seine Marktverträglichkeit hin zu überprüfen. Bei der Erhöhung der Gemeinschaftskontingente sind Nahverkehrsunternehmen angemessen zu berücksichtigen.

10. Als nationale Maßnahmen, die aus sachlichen Gründen für notwendig gehalten werden und die zugleich der in Umrissen erkennbaren künftigen EG-Verkehrspolitik entsprechen, empfiehlt der Bundesrat Regelungen, die geeignet sind, Transporte im Werkverkehr zu substituieren. Die Verkehrsministerkonferenz hat zu diesem Zweck bereits am 16.11.1981 mehrere Maßnahmen beschlossen. Die Bundesregierung wird gebeten, diese Vorschläge im Hinblick auf die künftige EG-Verkehrspolitik rasch aufzugreifen.

Die Bundesregierung wird gebeten, durch nationale Maßnahmen die Unterschiede zwischen den Ordnungen für die grenzüberschreitenden Verkehre und die deutschen Seehafenverkehre abzubauen.

11. Weiterhin bittet der Bundesrat die Bundesregierung, bei der Festlegung der Bedingungen für die Verwirklichung der Kabotage in der Binnenschiffahrt in der EG auf einen Abbau der den Ladungszugang beschränkenden Genehmigungssysteme und des für die strukturelle Überkapazität mitverantwortlichen "Tour de Rôle - Verfahrens" in einigen Mitgliedstaaten zu drängen.

Die Stilllegungsaktion innerhalb und außerhalb der Bundesrepublik (insbesondere in den Niederlanden) sollte fortgesetzt werden. Die Förderung von Schiffsneubauten der Binnenschiffahrt sollte auf internationaler Ebene eingestellt werden.