

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang
zum Markt im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

KOM(86) 595 endg.; Ratsdok. 10522/86

Punkt der 576. Sitzung des Bundesrates am 15. Mai 1987

A

1. Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Gemeinschaften und
der Ausschuß für Verkehr und Post
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt
Stellung zu nehmen:

Der Bundesrat begrüßt die Bemühungen der Kommission, baldmöglichst die für einen gemeinsamen Binnenmarkt erforderlichen Rahmenbedingungen festzulegen und die erforderlichen rechtlichen und verfahrensmäßigen Grundlagen zu schaffen. Die Kommissionsvorlage wird jedoch in wesentlichen Punkten den hierzu in der Entschließung des Bundesrates zur Fortentwicklung der Marktordnung im Güterverkehr im Rahmen der Europäischen Verkehrspolitik (Drucksache 328/86 - Beschluß -) entwickelten Zielvorstellungen und Voraussetzungen nicht gerecht. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Vorbehalte

...

- einer schrittweisen Liberalisierung unter gleichzeitiger Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen,
- der Sicherstellung einer gesamtwirtschaftlich sinnvollen Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern unter Berücksichtigung öffentlicher Allgemeininteressen,
- der Einrichtung eines wirksamen Kontroll- und Korrekturverfahrens zur Vermeidung schwerwiegender Fehlentwicklungen.

Zu den Vorschlägen der Kommission im einzelnen ist aus der Sicht des Bundesrates zu bemerken:

Die Aufstockung des Kontingents der Gemeinschaftsgenehmigungen in der Übergangsphase muß mit Harmonisierungsschritten verknüpft sein. Deshalb ist eine wie in Artikel 2 Nr. 2 vorgesehene Aufstockungsautomatik abzulehnen. Kapazitätserweiterungen sollen der Einzelentscheidung des Rates vorbehalten bleiben. Nur so ist eine Verbindung zwischen Liberalisierung und Harmonisierung gewährleistet und nur so können mögliche Fehlentwicklungen rechtzeitig vermieden werden.

Der Festsetzung der Genehmigungskontingente für das Jahr 1987, Artikel 2 Nr. 3, sollte nur unter der Voraussetzung zugestimmt werden, daß durch Ratsbeschluß festgelegt wird, daß vor einer weiteren Aufstockung konkret Harmonisierungsschritte mit Zeitplan auf der Grundlage der Analyse der Kommission über gewichtige Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Kfz-Steuer, Mineralölsteuer und Straßenbenutzungsgebühren vereinbart werden

Der Begriff der Marktstörung, Artikel 5 Nr. 3, ist unzureichend definiert, insbesondere fehlt jeder Bezug zur Entwicklung bei den übrigen Verkehrsträgern, so insbesondere der Schiene. Darüber hinaus sind die aufgestellten Voraussetzungen nur schwer nachprüfbar. Hier müssen praktikablere Kriterien aufgestellt werden; beispielsweise könnte als Indikator einer Störung mit negativen Auswirkungen auf Umwelt und Infrastruktur die Entwicklung des Leerfahrtenanteils herangezogen werden.

Ausgehend davon, daß eine Marktsteuerung in der Übergangsphase im Rahmen der vorgesehenen Entscheidungen des Rates über das Gemeinschaftskontingent möglich bleibt, ist für die Endphase ein wirksameres Kriseninstrumentarium zu entwickeln. Voraussetzung vor allem ist ein EG-weites Marktbeobachtungs- und Kontrollsystem.

Der Bundesrat hält die qualitativen Zugangskriterien in Artikel 10 für sachgerecht. Dies gilt insbesondere für das weitere qualitative Kriterium einer dreijährigen Bewährungszeit im nationalen Verkehr. Das Kriterium "Bedarfsnachweis" sollte allerdings konkreter gefaßt werden.

Im Interesse einer einheitlichen Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen hält es der Bundesrat für erforderlich, daß die subjektiven Kriterien in der Verordnung selbst und nicht in der Richtlinie 74/561/EWG konkretisiert und auf hohem Niveau harmonisiert werden. Dies gilt insbesondere für die unterschiedlichen Anforderungen in den einzelnen EG-Staaten bei den Kriterien "Zuverlässigkeit" und "finanzielle Leistungsfähigkeit".

Die Verordnung geht vom 1. Januar 1992 als Ende der Übergangszeit aus. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, daß die Übergangszeit bis Ende 1992 zur Verfügung stehen muß.

Da heute noch nicht voraussehbar ist, welche Auswirkungen von der schrittweisen Erhöhung des Gemeinschaftskontingents ausgehen und inwieweit in der Übergangszeit die Wettbewerbsbedingungen voll harmonisiert werden können, sollen die Vorschriften über die Endphase erst zu einem späteren Zeitpunkt durch einen besonderen Ratsbeschuß in Kraft gesetzt werden.

B

2. Der Ausschuß für Innere Angelegenheiten empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage Kenntnis zu nehmen.

Beschluß

des Bundesrates

zum

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang zum Markt im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

KOM(86) 595 endg.; Ratsdok. 10522/86

Der Bundesrat hat in seiner 576. Sitzung am 15. Mai 1987 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat begrüßt die Bemühungen der Kommission, baldmöglichst die für einen gemeinsamen Binnenmarkt erforderlichen Rahmenbedingungen festzulegen und die erforderlichen rechtlichen und verfahrensmäßigen Grundlagen zu schaffen. Die Kommissionsvorlage wird jedoch in wesentlichen Punkten den hierzu in der Entschließung des Bundesrates zur Fortentwicklung der Marktordnung im Güterverkehr im Rahmen der Europäischen Verkehrspolitik (Drucksache 328/86 - Beschluß -) entwickelten Zielvorstellungen und Voraussetzungen nicht gerecht. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Vorbehalte

- einer schrittweisen Liberalisierung unter gleichzeitiger Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen,
- der Sicherstellung einer gesamtwirtschaftlich sinnvollen Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern unter Berücksichtigung öffentlicher Allgemeininteressen,

...

- der Einrichtung eines wirksamen Kontroll- und Korrekturverfahrens zur Vermeidung schwerwiegender Fehlentwicklungen.

Zu den Vorschlägen der Kommission im einzelnen ist aus der Sicht des Bundesrates zu bemerken:

Die Aufstockung des Kontingents der Gemeinschaftsgenehmigungen in der Übergangsphase muß mit Harmonisierungsschritten verknüpft sein. Deshalb ist eine wie in Artikel 2 Nr. 2 vorgesehene Aufstockungsautomatik abzulehnen. Kapazitätserweiterungen sollen der Einzelentscheidung des Rates vorbehalten bleiben. Nur so ist eine Verbindung zwischen Liberalisierung und Harmonisierung gewährleistet und nur so können mögliche Fehlentwicklungen rechtzeitig vermieden werden.

Der Festsetzung der Genehmigungskontingente für das Jahr 1987, Artikel 2 Nr. 3, sollte nur unter der Voraussetzung zugestimmt werden, daß durch Ratsbeschluß festgelegt wird, daß vor einer weiteren Aufstockung konkrete Harmonisierungsschritte mit Zeitplan auf der Grundlage der Analyse der Kommission über gewichtige Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Kfz-Steuer, Mineralölsteuer und Straßenbenutzungsgebühren vereinbart werden.

Der Begriff der Marktstörung, Artikel 5 Nr. 3, ist unzureichend definiert, insbesondere fehlt jeder Bezug zur Entwicklung bei den übrigen Verkehrsträgern, so insbesondere der Schiene. Darüber hinaus sind die aufgestellten Voraussetzungen nur schwer nachprüfbar. Hier müssen praktikablere Kriterien aufgestellt werden; beispielsweise könnte als Indikator einer Störung mit negativen Auswirkungen auf Umwelt und Infrastruktur die Entwicklung des Leerfahrtenanteils herangezogen werden.

Ausgehend davon, daß eine Marktsteuerung in der Übergangsphase im Rahmen der vorgesehenen Entscheidungen des Rates über das Gemeinschaftskontingent möglich bleibt, ist für die Endphase ein wirksames Kriseninstrumentarium zu entwickeln. Voraussetzung vor allem ist ein EG-weites Marktbeobachtungs- und Kontrollsystem.

Der Bundesrat hält die qualitativen Zugangskriterien in Artikel 10 für sachgerecht. Dies gilt insbesondere für das weitere qualitative Kriterium einer dreijährigen Bewährungszeit im nationalen Verkehr. Das Kriterium "Bedarfsnachweis" sollte allerdings konkreter gefaßt werden.

Im Interesse einer einheitlichen Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen hält es der Bundesrat für erforderlich, daß die subjektiven Kriterien in der Verordnung selbst und nicht in der Richtlinie 74/561/EWG konkretisiert und auf hohem Niveau harmonisiert werden. Dies gilt insbesondere für die unterschiedlichen Anforderungen in den einzelnen EG-Staaten bei den Kriterien "Zuverlässigkeit" und "finanzielle Leistungsfähigkeit".

Die Verordnung geht vom 1. Januar 1992 als Ende der Übergangszeit aus. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, daß die Übergangszeit bis Ende 1992 zur Verfügung stehen muß.

Da heute noch nicht voraussehbar ist, welche Auswirkungen von der schrittweisen Erhöhung des Gemeinschaftskontingents ausgehen und inwieweit in der Übergangszeit die Wettbewerbsbedingungen voll harmonisiert werden können, sollen die Vorschriften über die Endphase erst zu einem späteren Zeitpunkt durch einen besonderen Ratsbeschluß in Kraft gesetzt werden.