

07.06.89

EG - VP

15 Seiten

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über die
Preisbildung im Güterkraftverkehr zwischen den Mit-
gliedstaaten

KOM(89) 189 endg.; Ratsdok. 6949/89

313/89

KEP-AE-Nr. 891404

Obermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 07. Juni 1989 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGB1. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 28. April 1989 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Beschlußfassung durch den Rat vor dem 1. Januar 1990 an.

BEGRÜNDUNGI. Allgemeines

1. Die Preisbildung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten regelt derzeit die Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 des Rates vom 1. Dezember 1983 (1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1991/88 des Rates vom 30. Juni 1988 (2). Nach Artikel 20 endet die Geltungsdauer dieser Verordnung am 31. Dezember 1989; der Rat muß daher auf Vorschlag der Kommission und nach Anhörung des Tarifausschusses (3) bis spätestens 31. Dezember 1988 über das künftige Preissystem entscheiden.
2. Der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 waren die Verordnungen (EWG) Nr. 1174/68 (4) und die Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 (5) vorausgegangen. Die Entwicklung der gemeinsamen Vorschriften über die Beförderungspreise im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten kann von 1968 bis heute wie folgt zusammengefaßt werden:
 - Mit der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68, die am 1. September 1968 in Kraft getreten ist, wurden für die damalige Sechsergemeinschaft obligatorische Margentarife eingeführt.
 - Ungeachtet des Vorschlags der Kommission vom Herbst 1975 über die Einführung eines allgemeinen Referenztarifsystems (Preisempfehlung) verabschiedete der Rat im Dezember 1977 die Verordnung (EWG) Nr. 2831/77, die sowohl obligatorische Margentarife als auch Referenztarife zuließ. Die Wahl zwischen beiden Preisbildungssystemen lag bei den Mitgliedstaaten. Die sechs Gründerstaaten wandten im Verkehr untereinander weiterhin die obligatorischen Tarife an. Im Verkehr mit den Beitrittsstaaten (zunächst Dänemark, Irland und das Vereinigte Königreich, danach Griechenland) galten die Referenztarife.

(1) ABl. Nr. L 359 vom 22.12.1983, S. 1.

(2) ABl. Nr. L 176 vom 07.07.1988, S. 5.

(3) Dieser aufgrund von Artikel 16 dieser Verordnung gebildete Ausschuß besteht aus Regierungssachverständigen; den Vorsitz führt ein Vertreter der Kommission.

(4) ABl. Nr. L 194 vom 05.06.1968, S. 1.

(5) ABl. Nr. L 334 vom 24.12.1977, S. 22.

- Die Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 verlängerte rechtlich das Nebeneinander von obligatorischen und Referenztarifen, wenngleich die Kommission ein allgemeines Referenztarifsystem vorgeschlagen hatte, das weiterhin die Möglichkeit bestehen ließ, in besonderen Fällen eine untere Grenze für die obligatorischen Tarife festzusetzen. Es sei darauf hingewiesen, daß
 - . die Benelux-Länder 1984 beschlossen haben, ihre obligatorischen Tarife in Referenztarife umzuwandeln,
 - . die neuen Mitgliedstaaten (Portugal und Spanien) sich bei ihrem Beitritt zur Gemeinschaft im Jahre 1986 für Referenztarife entschieden haben,
 - . die Mitgliedstaaten auf der Tagung der Verkehrsminister vom 20. und 21. Juni 1988 vereinbart haben, ab 1. Januar 1989 die letzten noch bestehenden obligatorischen Tarife aufzuheben und in Referenztarife umzuwandeln.
- 3. Kennzeichnend für die gemeinschaftsweite Entwicklung des Tarifsystems für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ist die Umwandlung der obligatorischen Tarife in Referenztarife, wobei während einer Übergangszeit beide Tarifsysteme nebeneinander bestanden haben.
- 4. Da die Geltungsdauer der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 am 31. Dezember 1989 endet, muß die Gemeinschaft das ab dem 1. Januar 1990 anzuwendende Tarifsystem festlegen. Dieses System sollte folgende allgemeine Grundsätze berücksichtigen. Es muß
 - in der gesamten Gemeinschaft einheitlich angewandt werden;
 - mit dem Binnenmarkt vereinbar sein;
 - den bindenden Entscheidungen des Rates über die Schaffung eines freien Verkehrsmarktes und der Entscheidung der Verkehrsminister auf der Ratstagung vom 20. und 21. Juni 1988 entsprechen, wonach die letzten noch bestehenden obligatorischen Tarife ab 1. Januar 1989 aufzuheben sind;
 - auf die konkrete Situation dieses Wirtschaftszweigs zugeschnitten sein.

5. Die obligatorischen Tarife, die in den Verkehrsbeziehungen mit Dänemark, Griechenland, Irland, Portugal, Spanien und dem Vereinigten Königreich niemals angewandt wurden und auf die nunmehr alle Mitgliedstaaten verzichtet haben, entsprechen nicht den allgemeinen Grundsätzen im Sinne von Ziffer 4.

Zudem hat das System der obligatorischen Tarife nicht gut funktioniert;

- Da die Betriebskosten in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich hoch sind, ist es schwierig, wenn nicht sogar unmöglich, diese Tarife festzulegen;
 - da sie in der Regel über dem tatsächlichen Marktniveau liegen und (von Ausnahmen abgesehen) nur mit unzureichenden Kontrollen einhergehen, werden die obligatorischen Tarife häufig umgangen, was zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsunternehmen führt;
 - sie haben nicht die gewünschte Markttransparenz gebracht;
 - sie sind teuer und mit Verwaltungsaufwand verbunden;
 - da der Güterkraftverkehr immer stärker in ein ganzes Bündel logistischer Leistungen, d.h. in ein umfassendes Konzept eingebunden wird, zu dem neben der eigentlichen Beförderung der Güter auch eine Reihe von Leistungen wie Umschlag, Zwischenlagerung, Lagerverwaltung, Verpackung, Bildung von Sammeladungen und Auslieferung an den Empfänger gehören, entspricht die Vorstellung von einem "Beförderungsentgelt" der Wirklichkeit immer weniger.
6. Die Erfahrungen, die bisher im Rahmen der geltenden Richtlinien mit den bilateralen oder multilateralen Referenztarifen gesammelt wurden, waren ebenso unbefriedigend:
- In mehreren Mitgliedstaaten waren die Berufsverbände an Referenztarifen nicht interessiert, weil sie an freie Tarife gewöhnt waren und Referenztarife für überflüssig hielten;
 - da es an Möglichkeiten zu einer angemessenen Ahndung fehlt, wurde die Verpflichtung, Referenztarife festzulegen und regelmäßig anzupassen, nicht ordnungsgemäß erfüllt;
 - aus denselben Gründen wie bei den obligatorischen Tarifen ist es schwierig, wenn nicht sogar unmöglich, diese Tarife festzulegen;
 - es wurde nicht genügend für diese Tarife geworben.

7. Die freie Preisbildung ist das Tarifsystern, das aus folgenden Gründen den allgemeinen Grundsätzen im Sinne von Ziffer 4 am besten entspricht:

- die freie Preisbildung steht im Einklang mit der Schaffung eines freien Verkehrsmarktes ab 1993; die (hohen) obligatorischen Tarife werden zusammen mit der Beseitigung mengenmäßiger Beschränkungen für den Marktzugang im Jahr 1993 (1) nahezu unvermeidlich zu einem Kapazitätsüberhang und zu einer Beeinträchtigung der Marktstabilität führen;
- die freie Preisbildung ist weder teuer noch mit Verwaltungsaufwand verbunden und trägt dazu bei, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit durch den Preiswettbewerb zu verbessern;
- die positiven Erfahrungen auf bestimmten Verkehrsverbindungen haben gezeigt, daß ein Fehlen fester Tarife nicht (unbedingt) zu ruinösem Wettbewerb und dramatischem Preissturz führt;
- eine freie Preisbildung gibt es auch im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (eigenständige Geschäftsführung) und in der Regel im grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr; im Zusammenhang mit der Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den drei Landverkehrsträgern müssen auch die Tarife im Straßenverkehr freigegeben werden;
- die freie Preisbildung ist am ehesten mit der Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Verkehr zu vereinbaren, da mit dieser die Festsetzung obligatorischer Tarife und/oder bi- oder multilateraler Referenztarife nahezu unmöglich gemacht wird. Gegenwärtig ist es bereits schwierig, beispielsweise einen deutsch-französischen Tarif festzusetzen, da die Verkehrsunternehmen in Frankreich und in Deutschland unterschiedliche Kosten, Aufwendungen und Abgaben zu tragen haben; es wird nahezu unmöglich sein, einen solchen Tarif festzusetzen, wenn Beförderungen zwischen Frankreich und Deutschland nach Einführung der Dienstleistungsfreiheit immer häufiger von Verkehrsunternehmen durchgeführt werden; die ihren Sitz in anderen Mitgliedstaaten haben und deren Kosten, Aufwendungen und Abgaben sich wiederum unterscheiden.

(1) Verordnung (EWG) Nr. 1841/88 (ABl. Nr. L 163 vom 30.6.1988, S. 1).

8. Dieses System der freien Preisbildung kann durch die Festsetzung von fakultativen und sehr flexiblen Selbstkostenindizes (lediglich Hinweise auf die Selbstkosten) ohne die Nachteile der derzeit geltenden Referenztarife im Sinne von Ziffer 6 ergänzt werden.

Diese Selbstkostenindizes sollen den kleinen und mittleren Verkehrsunternehmen die erforderlichen Angaben für eine ordnungsgemäße Berechnung der Beförderungspreise verschaffen und so vor allem die Preisbildung positiv beeinflussen. Diese Selbstkostenindizes sollen nicht bindende Anhaltspunkte liefern und weder die Freiheit noch die Verantwortung der Unternehmen bei der Preisbildung beschränken, sondern bei der Festsetzung der Beförderungspreise zwischen Verkehrsunternehmen und Verkehrsnutzer neutrale Hilfestellung leisten.

Diese Selbstkostenindizes sollen gegebenenfalls von den Berufsverbänden des Güterkraftverkehrs jedes Mitgliedstaats festgesetzt und überprüft werden, wenn diese es für zweckmäßig erachten. Sie sind für deren Mitgliedsunternehmen, d.h. für die in dem betreffenden Mitgliedstaat niedergelassenen Verkehrsunternehmen bestimmt. Diese Verbände können auch, wenn sie es wünschen, gemeinsam mit den entsprechenden Verbänden anderer Mitgliedstaaten bilaterale oder multilaterale Selbstkostenindizes festsetzen.

9. Da das vorgeschlagene Tarifsysteem - freie Preisbildung mit fakultativen Selbstkostenindizes - recht einfach ist, dürfte es überflüssig sein, den bei der Kommission gemäß Artikel 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 eingesetzten Tarifausschuß beizubehalten.
10. Gemäß Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (1), geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1841/88 (2), unterbreitet die Kommission dem Rat bis 31. Dezember 1989 einen Vorschlag, damit dieser bis spätestens 31. März 1990 über die in Krisenfällen zu ergreifenden Maßnahmen entscheiden kann.

Da schwerwiegende Marktstörungen und die Genehmigung von Maßnahmen zur Vermeidung oder Bewältigung von Krisensituationen eher den Marktzugang als die Bildung der Beförderungspreise betreffen, enthält dieser Vorschlag keine Krisenklausel. Sollte es sich als notwendig erweisen, im Krisenfall einzugreifen, um die Preise zu stabilisieren, so kann diese Möglichkeit in dem Vorschlag, den die Kommission gemäß Artikel 3 ausarbeitet, vorgesehen werden.

In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, daß sich die Krisenklausel im Sinne von Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 nur auf die obligatorischen Tarife, die aufgehoben werden, bezogen hat.

(1) ABl. Nr. L 357 vom 29.12.1976, S. 1.

(2) ABl. Nr. L 163 vom 30.06.1988, S. 1.

11. Gemäß Artikel 20 der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 hat die Kommission den Tarifausschuß angehört, der nach Artikel 16 der Verordnung eingesetzt worden war. Die diesem Ausschuß angehörenden Regierungssachverständigen haben diesen Vorschlag, d.h. die freie Preisbildung, als allgemeines Tarifsystem und Angaben über die Selbstkosten, generell befürwortet

Bedenken wurden zu folgenden Punkten geäußert:

- Zweckmäßigkeit der Selbstkostenindizes
- Verfügbarkeit zuverlässiger statistischer Angaben, insbesondere für ein Eingreifen in Krisenfällen
- Übertriebene Freiheit, die zu einem Marktungleichgewicht und damit zur Beibehaltung der Referenztarife führen könnte.

Die Kommission wird diesen Bedenken in den Maßnahmen Rechnung tragen, die sie künftig im Hinblick auf die Ausweitung des Marktbeobachtungssystems und die Einbeziehung einer Krisenklausel treffen wird.

II. Besondere Überlegungen

Artikel 1

In diesem Artikel wird der Geltungsbereich der Verordnung festgelegt. Er erstreckt sich auf den gesamten Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten einschließlich der Beförderungen durch ein Drittland und der Beförderungen im See-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr ohne Umladung.

Es ist nicht mehr notwendig, wie in der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 ein Verzeichnis von Beförderungen aufzustellen, die von jeglichem Tarifsystem ausgenommen sind, da allgemein das System der freien Preisbildung gilt.

Artikel 2

Hierin wird grundsätzlich bekräftigt, daß die Preise ab 1. Januar 1990 zwischen den Vertragspartnern frei gebildet werden.

Artikel 3

Damit werden die Berufsverbände des Güterkraftverkehrs in jedem Mitgliedstaat in die Lage versetzt, Selbstkostenindizes auf bilateraler oder multilateraler Ebene oder aber einseitig nur für ihre Mitgliedsunternehmen aufzustellen. Die Einführung der Selbstkostenindizes ist gegenüber der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 eine Neuerung.

Artikel 4

Enthält einige Angaben zu Art und Inhalt der Selbstkostenindizes.

Artikel 5

Damit die Mitgliedstaaten und die Kommission die Entwicklung des Verkehrsmarktes im Interesse der Allgemeinheit beobachten können, benötigen sie Angaben über die tatsächlich praktizierten Beförderungspreise.

Artikel 6

Bedarf keiner Erläuterungen.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG (EWG) DES RATES

Über die Preisbildung 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 (1),

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments (2),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Eine Politik der Beförderungspreise ist ein wichtiger Teil der gemeinsamen Verkehrspolitik, deren Einführung durch den Rat im Vertrag vorgesehen ist.

Die Geltungsdauer der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 des Rates vom 1. Dezember 1983 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (4), geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1991/88 (5), endet am 31. Dezember 1989. Nach Artikel 20 der genannten Verordnung entscheidet der Rat bis spätestens 31. Dezember 1988 auf Vorschlag der Kommission über die künftige Preisbildung auf diesem Verkehrssektor.

Die Kontinuität der gemeinschaftlichen Politik in diesem Bereich muß gewahrt bleiben.

(1)

(2)

(3)

(4) ABl. Nr. L 359 vom 22.12.1983, S. 1.

(5) ABl. Nr. L 176 vom 07.07.1988, S. 5.

Die freie Preisbildung im Güterkraftverkehr ist für die Schaffung des freien Verkehrsmarktes, den der Rat beschlossen hat, die Ziele des Binnenmarktes und die Einführung eines einheitlichen Tarifsystems für die gesamte Gemeinschaft die geeignetste Tarifordnung. Diese Tarifordnung ist auch auf die konkrete Situation dieses Wirtschaftszweigs zugeschnitten. Die Berufsverbände des Güterkraftverkehrs müssen jedoch die Möglichkeit haben, unilaterale, bilaterale oder multilaterale Selbstkostenindizes festzulegen, wenn sie dies wünschen. Die Selbstkostenindizes überlassen den Verkehrsunternehmen und den Verkehrsnutzern im Einzelfall die endgültige Entscheidung über die Festsetzung der Preise, und haben zugleich den Vorteil, daß sie insbesondere den kleinen und mittleren Unternehmen sehr nützliche Angaben für die Berechnung der Beförderungspreise bieten.

Die Berufsverbände können diese Selbstkostenindizes jedoch nur unter voller Wahrung des Gemeinschaftsrechts aufstellen und verbreiten.

Daher sind einige Einzelheiten dieser Selbstkostenindizes näher zu regeln.

Die Entwicklung der Beförderungspreise muß beobachtet werden können -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN :

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten; sie gilt auch dann, wenn die Beförderung auf einer Teilstrecke

- durch ein Drittland oder
- mit einem Fahrzeug stattfindet, das ohne Umladung der Güter auf ein anderes Verkehrsmittel verladen wird.

Artikel 2

Die Preise für Beförderungen gemäß Artikel 1 werden ab 1. Januar 1990 durch ein System der freien Preisbildung zwischen den Vertragspartnern geregelt.

Artikel 3

Die Berufsverbände des Güterkraftverkehrs jedes Mitgliedstaates können in Verbindung mit dem Statistischen Amt ihres Landes für ihre Mitgliedsunternehmen Selbstkostenindizes zur Ermittlung der Beförderungspreise im Sinne von Artikel 1 aufstellen.

Die Berufsverbände können im Einvernehmen mit den entsprechenden Verbänden anderer Mitgliedstaaten bilaterale oder multilaterale Selbstkostenindizes für Beförderungen im Sinne von Artikel 1 aufstellen.

Artikel 4

Die Selbstkostenindizes können in Form allgemeiner oder besonderer Indizes aufgestellt werden. Sie können Angaben über die Kosten bestimmter Leistungen, die ein Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit der eigentlichen Beförderung erbringt, enthalten.

Artikel 5

Die Verkehrsunternehmen haben den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und der Kommission auf Verlangen Angaben über die im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr praktizierten Beförderungspreise zu erteilen.

Artikel 6

1. Die Mitgliedstaaten erlassen rechtzeitig die zur Durchführung der Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Sie unterrichten davon die Kommission.
2. Die Mitgliedstaaten gewähren einander und der Kommission Beistand bei der Anwendung dieser Verordnung.

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

Geschehen zu Brüssel, am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Abschätzung der Folgen des Vorschlags für eine Verordnung des Rates über die Preisbildung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten für die KMU und die Beschäftigung

1. Administrative Verpflichtungen aus der Anwendung der geplanten Verordnung

Die Annahme des Vorschlags wird folgende Verwaltungsformalitäten lockern:

- Verkehrsunternehmer und -nutzer müssen bisher für jede Beförderung einen Preis zwischen der oberen und der unteren Grenze des Margentarifs festsetzen;
- die Verkehrsunternehmen müssen bisher die Einhaltung der obligatorischen Tarife anhand von Belegen nachweisen;
- die Verkehrsunternehmen müssen bisher den zuständigen Behörden die Gründe für den Abschluß jeder Sonderabmachung und die vereinbarten Preise mitteilen;
- die Verkehrsunternehmen müssen bisher Kontrollen und Untersuchungen der Behörden, mit denen die Einhaltung der obligatorischen Tarife nachgeprüft wird, zulassen.

Die Unternehmen müssen jedoch wie bisher Angaben über die tatsächlich praktizierten Beförderungspreise erteilen.

Diese Angaben werden durch unsystematische Stichprobenerhebungen im Rahmen der Marktbeobachtung erfaßt.

2. Vorteile für die Unternehmen

Die Einführung der freien Preisbildung als einheitliches Tarifsysteem in der gesamten Gemeinschaft wird dazu führen, daß Beschränkungen, Verwaltungsformalitäten und Kontrollen im Zusammenhang mit dem bisherigen Tarifsysteem wegfallen. Dies wird zu einer entsprechenden Kostensenkung, zu einer verstärkten Geschäftstätigkeit und zu höheren Gewinnen führen.

3. Nachteile für die Unternehmen

Die freie Preisbildung kann zu einem verstärkten Wettbewerb zwischen den Unternehmen mit allen sich hieraus ergebenden Folgen führen. Insbesondere die kleinen und mittleren Unternehmen werden verstärkt Anstrengungen unternehmen müssen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, was durch eine intensivere (grenzüberschreitende) Zusammenarbeit zwischen den KMU möglich wäre.

4. Auswirkungen auf die Beschäftigung

Der Vorschlag wird das Beschäftigungsniveau im Verkehr kaum beeinflussen.

5. Anhörung der Sozialpartner

Eine erste Anhörung zur neuen Preisbildungspolitik im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten fand am 2. September 1986 statt. Die Verkehrsnutzer (UNICE, COPA), das Verkehrshilfsgewerbe (CLECAT) und die Handelskammern (EUROCHAMBRES) sprachen sich für die freie Preisbildung aus; die Eisenbahn- und die Güterkraftverkehrsunternehmen (IRU) befürworteten die Beibehaltung sowohl der obligatorischen als auch der Referenztarife (geltendes Tarifsysteem); die Gewerkschaften unterstützten ein allgemeines System obligatorischer Tarife.

Im September 1988 fand eine zweite Anhörung statt. UNICE, COPA, CLECAT, EUROCHAMBRES und - mit einigem Vorbehalt - die IRU sprachen sich für, die Gewerkschaften und die Eisenbahnunternehmen gegen die freie Preisbildung aus.

6. Alternativen

Keine. Das vorgeschlagene Konzept wurde vom Tarifausschuß für den Straßenverkehr, der aus Regierungssachverständigen besteht, befürwortet.

22.09.89

Beschluß**des Bundesrates**

zum

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über die Preis-
bildung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

KOM(89) 189 endg.; Ratsdok. 6949/89

Der Bundesrat hat in seiner 604. Sitzung am 22. September 1989
zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat begrüßt es, daß nach Einführung der Tariffreiheit anstelle des bisherigen Tarifsystems den Unternehmen Orientierungsdaten an die Hand gegeben werden sollen. Damit kann Fehlkalkulationen in größerem Umfang und Nachteilen für die Leistungsfähigkeit des Transportgewerbes begegnet werden. Die Neuregelung sollte jedoch klar erkennen lassen, daß es sich nur um Empfehlungen, nicht aber um verbindliche Vorgaben welcher Art auch immer handelt. Deshalb sollte der Begriff "Selbstkostenindizes" durch den Begriff "Orientierungsdaten" ersetzt werden.

Der Bundesrat weist darauf hin, daß bei Annahme des Verordnungsvorschlags der Abstand zwischen der dann völlig liberalisierten Preisbildung im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten einerseits und dem obligatorischen Preisbildungssystem des hiermit im Wettbewerb stehenden Seehafen-hinterlandverkehrs andererseits erneut vergrößert wird. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, kurzfristig geeignete Maßnahmen zur Herstellung möglichst einheitlicher Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehafen-Verkehrswirtschaft zu ergreifen.