

29.03.90

EG - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Einführung
der endgültigen Marktordnung für den Güterkraftverkehr

KOM(90) 64 endg.; Ratsdok. 5001/90

-2-

244/90

-2-
-1-

Drucksache 244/90

Begründung

I. Allgemeines

In der Verordnung (EWG) Nr. 1841/88(1) vom 21. Juni 1988 hat der Rat einige Grundzüge der künftigen Ordnung des Güterkraftverkehrsmarktes festgelegt. Demnach werden

- die Kontingente ab 1. Januar 1993 aufgehoben;
- ab diesem Zeitpunkt die quantitativen Kriterien für den Marktzugang der Verkehrsunternehmer durch qualitative ersetzt;
- während des Übergangszeitraums das Gemeinschaftskontingent erheblich aufgestockt, um einen reibungslosen Übergang zum kontingentfreien Verkehrsmarkt von 1993 zu ermöglichen.

Zu diesen grundsätzlichen Leitlinien gehört auch die Einführung einer gemeinschaftlichen Krisenklausel für den Fall einer Marktstörung. Hiermit sollen die negativen Folgen einer eventuell schwerwiegenden Marktstörung in möglichst engen Grenzen gehalten und die Krise durch Korrekturmaßnahmen so rasch wie möglich überwunden werden. Sie soll außerdem die Kosten der Umstellung des Güterkraftverkehrsgewerbes auf die neuen Marktregeln senken und allzu jähe oder weitreichende Auswirkungen vermeiden.

II. Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln

Artikel 1

Hier wird der Geltungsbereich der Verordnung festgelegt. Da eine Trennung zwischen dem Markt des innerstaatlichen und des grenzüberschreitenden Verkehrs unmöglich ist, gilt die Verordnung für den Güterkraftverkehr im Gebiet der Gemeinschaft.

KEP-AE-Nr.: 900716

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 29. März 1990 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 21. März 1990 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 im Mai 1990 an.

(1) ABl. Nr. L 163 vom 30.6.1988, S. 1.

-3-

244/90

- 2 -

Artikel 2

In diesem Artikel wird festgelegt, daß Krise im Sinne dieser Verordnung vor allem ein die Nachfrage bei weitem übersteigendes Beförderungsangebot, das in einer bedeutsamen Sparte des Güterkraftverkehrs merkmalhaft spürbar ist, bedeutet.

Artikel 3

Um eine Krise erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen beschließen zu können, müssen in ausreichendem Umfang statistische Daten erfaßt werden. Nur wenn das statistische Erhebungsverfahren alle Faktoren des Güterkraftverkehrs einbezieht, können schon die ersten Anzeichen einer Krise erkannt und angemessene Abhilfemaßnahmen beschlossen werden. In Artikel 3 steht, welche Informationen neben den Angaben aufgrund anderer Rechtsakte der Gemeinschaft vorliegen müssen, damit die beabsichtigte Krisenregelung in der Praxis angewandt werden kann.

Artikel 4

Dieser Artikel regelt das einzunehmende Beschlußfassungsverfahren im Sinne von Artikel 3 Variante a) des Ratsbeschlusses vom 13.7.1987 über die Ausübung der Durchführungsbefugnisse, die der Kommission übertragen worden sind. Im übrigen entscheidet die Kommission über die zu ergreifenden Maßnahmen, die unverzüglich anwendbar sind. Eine Anfechtung vor dem Rat ist möglich.

- 3 -

Drucksache 244/90

Artikel 5

Dieser Artikel enthält Anhaltspunkte für die zu ergreifenden Maßnahmen. Die Einführung der gemeinschaftlichen Krisenregelung muß bei den zu ergreifenden Maßnahmen einen gewissen Spielraum lassen, um die Reaktionsmöglichkeiten nicht im voraus einzuschränken und rasch handeln zu können. Auch wenn der Verordnungsentwurf deshalb lediglich Hinweise auf die Art der zu ergreifenden Maßnahmen enthält, so lassen sich doch folgende Beispiele anführen, wobei sich die Wahl des Mittels nach der Art, den Merkmalen und dem Bereich der Krise richtet:

- Anpassung der Marktkapazität an die Nachfrage, indem insbesondere die Zahl der gemeinschaftlichen, bilateralen und einzelstaatlichen Genehmigungen vorübergehend eingefroren wird, ohne selbstverständlich die Beseitigung der Kontingente ab dem 1. Januar 1993 in Frage zu stellen (Artikel 4 a der Verordnung (EWG) Nr. 3184/76, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1841/88);
- Festlegung einer zulässigen Tonnage-Obergrenze für jedes Unternehmen während eines bestimmter Zeitraums auf dem Krisenmarkt;
- Differenzierung der Frist für die Erteilung von Genehmigungen an neu auf den Krisenmarkt kommende Verkehrsunternehmen aufgrund dieser Marktkapazitäten oder durch Festlegung von Bedingungen, wonach ein Verkehrsunternehmen beispielsweise
 - seit einer bestimmten Zeit die gemeinschaftlichen Vorschriften über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers erfüllt haben,
 - seine Aktiva zu mehr als 50 % selbst finanziert haben und
 - von anderen Verkehrsunternehmen, die auf dem gestörten Markt bereits tätig sind, unabhängig sein muß;
- Koppelung der Zulassung von neuen Fahrzeugen an die Stilllegung einer mindestens gleich großen Kapazität;

- Förderung der Umstellung von Verkehrsunternehmen auf andere Märkte oder der Umschulung ihrer Beschäftigten, sofern dadurch kein Ungleichgewicht in einer anderen Sparte des betroffenen Marktes entsteht;
- Schaffung von Anreizen für kleine und mittlere Unternehmen auf dem betreffenden Markt, sich zur Senkung von Logistik- und Verwaltungskosten zusammenzuschließen, um Gesellschaften von K.M.U. zu begünstigen und Ungleichgewichte zu vermeiden.

Artikel 6

In diesem Artikel wird ein Mitgliedstaat, der die Kommission mit einem Antrag auf Feststellung der Krise befaßt, dazu verpflichtet, seinem Antrag alle zweckdienlichen Informationen beizufügen. Diese Angaben müssen die Kommission in die Lage versetzen, in voller Kenntnis der Sachlage zu entscheiden.

Artikel 7

Hier werden die Aufgaben und die Zusammensetzung des beratenden Ausschusses genannt, der die Kommission bei der Durchführung dieser Verordnung unterstützt. Dieser beratende Ausschuß leistet der Kommission wertvolle Hilfe und ermöglicht es den Mitgliedstaaten, eng an allen Maßnahmen der Gemeinschaft auf diesem Gebiet mitzuwirken.

Artikel 8

Hierin wird das Verfahren zur Anhörung des Ausschusses beschrieben.

Artikel 9 und 11

Bedürfen keiner Erläuterung.

Artikel 10

Er enthält eine Revisionsklausel, um zu wissen, ob und unter welchen Bedingungen die vorliegende Verordnung beibehalten werden kann.

**Vorschlag für eine
Verordnung (EWG) DES RATES
zur Einführung der endgültigen
Marktordnung für den Güterkraftverkehr**

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:

Gemäß Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76⁽⁴⁾, in seiner durch die Verordnung (EWG) Nr. 1841/88⁽⁵⁾ geänderten Fassung, entscheidet der Rat über die in Krisenfällen im Güterkraftverkehr zu ergreifenden Maßnahmen.

Daher müssen gemeinschaftliche Schutzmaßnahmen eingeführt werden, um etwaige Marktstörungen bekämpfen und gegebenenfalls beheben zu können.

Hierzu sollten Maßnahmen zur Krisenbewältigung ergriffen, ein geeignetes Beschlußverfahren geschaffen, die Art der im Krisenfall möglichen Maßnahmen beschrieben und die zur Anwendung der Schutzklauseln

(1)

(2)

(3)

(4) ABI. Nr. L 357 vom 29.12.1976, S. 1.

(5) ABI. Nr. L 163 vom 30.6.1988, S. 1.

notwendigen statistischen Angaben erfaßt werden.

Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten unbeschadet der Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags und der Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 des Rates⁽¹⁾ -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Verordnung gilt auf dem Gebiet der Gemeinschaft für Beförderungen im Güterkraftverkehr

- in einem Mitgliedstaat,
- zwischen Mitgliedstaaten,

Artikel 2

(1) Im Sinne dieser Verordnung bedeutet Krise das Auftreten einer schweren und möglicherweise anhaltenden Störung des Verhältnisses zwischen Angebot und Nachfrage im gewerblichen Güterkraftverkehr, die sich darin äußert, daß

- das Beförderungsangebot auf diesem Markt die Nachfrage deutlich übersteigt und
- die Deckung der durchschnittlichen Kosten einem auf diesem Markt tätigen ordnungsgemäß geführten Verkehrsunternehmen nicht mehr möglich ist und dadurch das finanzielle Gleichgewicht und das Überleben zahlreicher Unternehmen gefährdet sind, sofern die kurz- und mittelfristigen

(1) ABI. Nr. L 390 vom 30.12.1989, S. 3

Prognosen für den betreffenden Markt keine deutliche und dauerhafte Besserung erwarten lassen.

- (2) Die Krise kann den in Absatz 1 bezeichneten Verkehrsmarkt betreffen oder eine seiner Sparten, insbesondere ein bestimmtes räumliches Gebiet, einen oder mehrere Mitgliedstaaten, ein Produkt, einen Geschäftszweig, eine Strecke oder eine Fahrzeugart, sofern diese Sparte einen wesentlichen Teil des gemeinschaftlichen Marktes ausmacht.

Artikel 3

Um die Entwicklung des Marktes verfolgen und gegebenenfalls eine Krise erkennen zu können, erfaßt die Kommission unbeschadet der zur Durchführung der Richtlinie 78/546/EWG des Rates⁽¹⁾ erlassenen Vorschriften folgende statistischen Angaben:

- durchschnittliche Kosten und Preise der einzelnen Beförderungsarten,
- Zahl und Struktur der Unternehmen,
- Stand der Nachfrage,
- Beschäftigungsentwicklung in diesem Wirtschaftszweig,
- Zahl, Kapazität und Auslastung der Fahrzeuge,
- getätigte und geplante Investitionen der Unternehmen,
- Umfang der Fahrzeugverkäufe.

Aufgrund dieser Angaben stellt die Kommission alle drei Monate Indikatoren auf. Hierbei wird sie erforderlichenfalls von den Mitgliedstaaten unterstützt.

(1) ABl. Nr. L 168 vom 26.6.1978, S. 29

Artikel 4

- (1) Die Kommission beschließt auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus gemäß dem Verfahren des Artikels 8 Maßnahmen, die gegebenenfalls zur Überwindung der Krise notwendig sind; diese Maßnahmen betreffen den Verkehrsmarkt oder eine seiner Sparten im Sinne von Artikel 2.
- (2) Wird die Kommission von einem Mitgliedstaat befaßt, so beschließt sie binnen 30 Tagen nach Eingang des ordnungsgemäß eingereichten Antrags, mit den Angaben im Sinne von Artikel 6 und allen sonstigen Angaben, welche dieser Mitgliedstaat für zweckmäßig erachtet.

Die Geltungsdauer der gemäß Absatz 1 getroffenen Maßnahmen darf zwölf Monate nicht übersteigen. Eine einmalige Verlängerung ist nach demselben Beschlußfassungsverfahren möglich.

- (3) Die Kommission teilt den Beschluß den Mitgliedstaaten unverzüglich mit und übermittelt ihn dem Rat.

Ein Mitgliedstaat kann den Rat binnen 30 Tagen nach der Mitteilung mit dem Beschluß der Kommission befassen. Der Rat kann mit qualifizierter Mehrheit binnen 30 Tagen nach Eingang des Antrags des Mitgliedstaats einen anderslautenden Beschluß fassen.

Artikel 5

Unbeschadet der Maßnahmen nach Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 unternimmt die Kommission zur Überwindung der Krise alle erforderlichen Schritte, die die Beseitigung der Kontingente ab dem 1. Januar 1993 jedoch nicht in Frage stellen dürfen. Diese Schritte zielen insbesondere darauf ab,

- das Beförderungsangebot auf dem betreffenden Markt zeitweise zu begrenzen;
- die Umstellung der Verkehrsunternehmen auf andere Märkte oder die Umschulung der Beschäftigten dieses Unternehmens zu fördern, sofern dadurch kein Ungleichgewicht in einer anderen Sparte des Marktes im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 entsteht;

Die Kommission kann den Erlaß von Maßnahmen von der Umstrukturierung der betreffenden Unternehmen abhängig machen.

Artikel 6

Stellt ein Mitgliedstaat bei der Kommission den Antrag, eine Krise gemäß Artikel 4 festzustellen, so übermittelt er ihr dazu umfassende Zahlenangaben, insbesondere die aktuellen sowie die kurz- und mittelfristig geschätzten Zahlen zu den Faktoren im Sinne von Artikel 3.

Artikel 7

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

Der Ausschuß

- verfolgt die Lage auf dem bezeichneten Verkehrsmarkt im Sinne von Artikel 1 und berät diesbezüglich die Kommission;
- berät die Kommission auf deren Wunsch, wenn das statistische Verfahren nach Artikel 3 geändert werden soll, damit eine Störung dieser Märkte früher und genauer erkannt werden kann;
- kann im Rahmen dieser Verordnung von der Kommission in allen Fragen, die mit der Durchführung dieser Verordnung zusammenhängen, gehört werden.

Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 8

Wird auf das Verfahren nach diesem Artikel Bezug genommen, so unterbreitet der Vertreter der Kommission dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Zu diesem Entwurf gibt der Ausschuß, erforderlichenfalls durch Abstimmung, eine Stellungnahme innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

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

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

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung und setzen die Kommission davon in Kenntnis.

Artikel 10

Spätestens bis zum 31. Dezember 1995 prüft der Rat auf Vorschlag der Kommission, ob und unter welchen Bedingungen die vorliegende Verordnung beizubehalten ist.

Artikel 11

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1991 in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates

Der Präsident

Auswirkungen der vorgeschlagenen Verordnung des Rates über die Einführung der endgültigen Marktordnung im Güterkraftverkehr auf die kleinen und mittleren Unternehmen sowie auf die Beschäftigung

1. Zusätzlicher Verwaltungsaufwand aufgrund der vorgeschlagenen Verordnung

Die vorgeschlagene Verordnung verpflichtet die Verkehrsunternehmen lediglich zur Erfassung statistischer Daten, die für das ordnungsgemäße Funktionieren der Schutzklausel und für das Erreichen des angestrebten Ziels unerlässlich sind.

2. Vorteile für die Unternehmen

Durch die Einführung einer Krisenregelung sollen, wenn die Liberalisierung des Verkehrsmarktes zu einem generellen oder lokalen Überangebot führt, die Kosten der Unternehmen für die Umstellung auf die neuen Gegebenheiten gesenkt sowie die notwendigen Fristen und Bedingungen für eine möglichst gute Anpassung der Unternehmen geschaffen werden. Die Verordnung bietet den Unternehmen dieses Wirtschaftszweigs somit einen bedeutsamen Vorteil.

3. Nachteile für die Unternehmen

Keine

4. Nachteilige Auswirkungen auf die Beschäftigung

Die vorgeschlagene Verordnung dürfte in dem betreffenden Wirtschaftszweig keinen Beschäftigungsrückgang auslösen, sondern durch die Abschwächung der Auswirkungen einer Krise auch deren nachteilige Folgen für die Beschäftigung in Grenzen halten.

5. Hat mit den Sozialpartnern im voraus eine Konzertierung stattgefunden?

Zu diesem Vorschlag nicht, wohl aber zu dem vorhergehenden (KOM(86)595 endg./2), der bereits eine Schutzregelung enthielt.

Selbenerzeit war die vorgeschlagene Krisenregelung auf breite Zustimmung gestoßen.

6. Gibt es eine flexiblere Alternativlösung?

Nein

Beschluß**des Bundesrates**

zum

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Einführung
der endgültigen Marktordnung für den Güterkraftverkehr

KOM(90) 64 endg.; Ratsdok. 5001/90

Der Bundesrat hat in seiner 614. Sitzung am 1. Juni 1990 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Die Bundesregierung wird gebeten, bei den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, die vorgesehene gemeinschaftliche Krisenklausel für den Fall einer Marktstörung effizienter und weniger verwaltungsaufwendig zu gestalten.

Hierzu ist insbesondere erforderlich, die für die Feststellung einer Krise maßgebenden Kriterien konkreter zu fassen und näher zu definieren. Dabei sollten als Indikatoren auch Belange der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes in den Kriterienkatalog einbezogen werden.

Es erscheint angemessen und ausreichend, die Einleitung eines Krisenverfahrens nur auf Antrag eines Mitgliedstaates zuzulassen, der die dazu erforderlichen Voraussetzungen begründen und nachweisen muß. Die Mitgliedstaaten können hierbei auf vorhandene eigene Statistiken und Bewertungsgrundlagen zurückgreifen. Die nach Artikel 3 des Verordnungsvorschlags vorgesehene EG-weite Erfassung umfangreicher statistischer Angaben könnte damit entfallen. Ein hiermit verbundener Verwaltungsaufwand stünde ohnedies in keinem vertretbaren Verhältnis zu der für Ausnahmefälle vorgesehenen Einleitung von Krisenverfahren.