

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 9/934 Nr. 26 —

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung
(EWG) Nr. 3164/76 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr
zwischen den Mitgliedstaaten

»EG-Dok. Nr. 9675/81«

A. Problem

Die Gemeinschaftsgenehmigungen nach EG-Recht berechtigen die gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmer, auf sämtlichen Verkehrsverbindungen zwischen den EG-Mitgliedstaaten Gütertransporte durchzuführen. Das Gemeinschaftskontingent umfaßt zur Zeit insgesamt 3827 Gemeinschaftsgenehmigungen.

B. Lösung

Die EG-Kommission will das Gemeinschaftskontingent erhöhen auf 4587 Gemeinschaftsgenehmigungen.

Einmütige Ablehnung im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Von der Vorlage gemäß Anlage wird Kenntnis genommen.
2. Die Bundesregierung wird ersucht, die Vorlage abzulehnen und einer Erhöhung des Gemeinschaftskontingents nur zuzustimmen, wenn konkrete Fortschritte bei der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den EG-Mitgliedstaaten erzielt worden sind.

Bonn, den 9. Dezember 1981

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Hinsken
Vorsitzender	Berichterstatler

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten¹⁾

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 Parlaments¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik umfaßt unter anderem den Erlass gemeinsamer Regeln für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten. Diese Regeln sind so festzulegen, daß sie zur Verwirklichung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes beitragen.

Das System der Gemeinschaftsgenehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten begünstigt die Verwirklichung dieses gemeinsamen Verkehrsmarktes, indem es die Dienstleistungsfreiheit im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr im gesamten Gemeinschaftsgebiet und die stufenweise Aufhebung der Beschränkungen für die Zulassung ausländischer Verkehrsunternehmer zum Markt des grenzüberschreitenden Verkehrs gewährleistet und den Verkehrsunternehmern aller Mitgliedstaaten ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit den gleichberechtigten Zugang zu diesem Markt ermöglicht.

Das in der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 des Rates¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 305/81²⁾, vorgesehene Kontingent muß jährlich angepaßt werden.

Bei dieser Anpassung sind der Güterverkehrsbedarf zwischen den Mitgliedstaaten und die Notwendig-

keit zu berücksichtigen, die Gemeinschaftsintegration zu fördern; ferner ist dabei nach Möglichkeit ein gewisses Gleichgewicht zwischen Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage herzustellen. Aus dieser Sicht scheint es zweckmäßig, den Ergebnissen der von der Kommission eingeführten Beobachtung der Verkehrsmärkte Rechnung zu tragen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 3 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 erhält folgende Fassung:

„1. Das Gemeinschaftskontingent umfaßt 4 587 Genehmigungen.

2. Die Zahl der jedem Mitgliedstaat zugewiesenen Gemeinschaftsgenehmigungen wird wie folgt festgesetzt:

Belgien:	515
Dänemark:	373
Deutschland:	814
Griechenland:	116
Frankreich:	724
Irland:	116
Italien:	624
Luxemburg:	138
Niederlande:	696
Vereinigtes Königreich:	471“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1982 in Kraft.

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

¹⁾ ABl. EG Nr. L 357 vom 29. Dezember 1976, S. 1.

²⁾ ABl. EG Nr. L 34 vom 6. Februar 1981, S. 1.

Begründung**I. Einleitung**

1. In der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 des Rates vom 16. Dezember 1976¹⁾ ist vorgesehen, daß etwaige Erhöhungen des Gemeinschaftskontingents und die Zuweisung der sich daraus ergebenden zusätzlichen Genehmigungen an die Mitgliedstaaten vom Rat auf Vorschlag der Kommission vor dem 30. November jeden Jahres beschlossen werden.
 2. Der Vorschlag, den die Kommission dem Rat zur Anpassung des Volumens des Gemeinschaftszollkontingents für 1982 vorlegt, soll eine derartige Anpassung ermöglichen; in diesem Vorschlag werden berücksichtigt
 - die Ergebnisse der Erörterungen innerhalb der Gemeinschaftsorgane zur Anpassung des Kontingents für 1981, die es dem Rat nicht ermöglicht haben, einen positiven Beschluß herbeizuführen, mit dem die von der Kommission vorgeschlagene Erhöhung hätte angenommen werden können;
 - die gesamtwirtschaftliche Lage, die gegenwärtige Verkehrsmarktlage, die kurzfristigen Vorausschätzungen der Entwicklung der Verkehrsnachfrage und die Konsultationen, die die Kommission mit den sozio-ökonomischen Kreisen und Regierungssachverständigen vorgenommen hat.
 3. Auf dieser Grundlage ist die Kommission zu dem Schluß gelangt, daß in Anbetracht verschiedener Faktoren, wie der gesamtwirtschaftlichen Lage und der Verkehrsmarktlage, insbesondere dem Grad der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, der Erfordernisse des Handels und der Produktivität des Güterkraftverkehrssystems, die Anpassung des Gemeinschaftskontingents in einem ausreichend weiten und ausgewogenen Rahmen vorzunehmen ist.
- In dieser Sicht muß das Gemeinschaftskontingent in der Lage sein,
- einerseits dazu beizutragen, ein gewisses Gleichgewicht zwischen Verkehrsangebot und -nachfrage sicherzustellen und dabei die Bildung von Überkapazitäten zu vermeiden, die im allgemeinen der Grund für einen anti-ökonomischen Wettbewerb sind, und
 - andererseits die Gemeinschaftsintegration im Bereich des Güterverkehrs dadurch zu fördern, daß schrittweise die Beschränkungen für die freie Erbringung von Verkehrsdienstleistungen zwischen den Mitgliedstaaten beseitigt werden.

II. Das Gemeinschaftskontingent und die Anpassung des Verkehrsangebots an die Verkehrsnachfrage

4. Damit das Gemeinschaftskontingent dazu beitragen kann, das Ziel einer Anpassung des Verkehrsangebots an die Verkehrsnachfrage zu verwirklichen, darf die Kapazität, die mit den Gemeinschaftsgenehmigungen auf den internationalen Güterverkehrsmarkt gebracht wird, nicht einfach zu der Kapazität hinzukommen, die bereits durch liberale Abkommen genehmigt ist, sondern muß sich in einen Gesamtrahmen einfügen, mit dem eine Verbindung zwischen den beiden Systemen gewährleistet werden kann.
5. Die Kommission ist sich außerdem der Tatsache bewußt, daß die Anpassung des Verkehrsangebots an die Verkehrsnachfrage nicht so verstanden werden darf, daß der Kraftverkehr künstlich isoliert werden soll, sondern daß er in den größeren Zusammenhang des gesamten Binnenverkehrsmarktes gestellt werden muß. Dadurch muß es möglich sein, vor allem dem Grad der Ausnutzung der vorhandenen Verkehrspolitik und den physischen Möglichkeiten jedes Verkehrsträgers Rechnung zu tragen, quantitativ wie qualitativ die Verkehrsnachfrage zu decken, die potentiell im Rahmen eines Wettbewerbsmarktes, der die freie Wahl seitens des Verkehrsnutzers gewährleistet, an ihn gerichtet wird.
6. Für die Anpassung des Gemeinschaftskontingents für den Straßenverkehr im Jahr 1982 hat sich die Kommission, wie nachstehend ausführlicher dargestellt wird, auf die Vorausschätzungen für die Entwicklung der Gesamtnachfrage im Güterverkehr und ihre voraussichtliche Aufteilung auf die Verkehrsträger gestützt.

In Anbetracht der Ergebnisse der Statistiken über die Verwendung der Gemeinschaftsgenehmigungen und der Konjunkturbefragungen bei den Kraftverkehrsunternehmen im Rahmen der Beobachtung des Verkehrsmarktes ist die Kommission zu der Überzeugung gelangt, daß die Straße die an sie gerichtete Verkehrsnachfrage nur decken kann, wenn die Zahl der sowohl bilateralen als auch multilateralen Verkehrsgenehmigungen in nachstehend aufgezählten Grenzen erhöht wird.

7. Die Kommission ist nicht in der Lage, sich zu den Möglichkeiten der anderen Binnenverkehrsträger zu äußern, das zusätzliche Nachfragevolumen, daß im Laufe des Jahres 1982 potentiell an sie herangetragen wird, zu befördern, denn sie verfügt über keine ausreichenden Angaben hierzu, weil das Marktbeobachtungssystem bis jetzt nur teilweise funktioniert.

¹⁾ ABl. EG Nr. L 357 vom 29. Dezember 1976, S. 1.

Die Kommission plant, in den kommenden Jahren ihre Marktanalyse anlässlich der jährlichen Anpassung des Gemeinschaftskontingents dadurch zu ergänzen, daß sie den Grad der Ausnutzung der Kapazität, die die Binnenschiffahrt und die Eisenbahnen bieten, und den Einfluß prüft, der sich daraus auf die intermodale Verteilung der Nachfrage ergeben kann; dabei wird insbesondere die Art der zu befördernden Güter und die Substituierbarkeit der betreffenden Verkehre berücksichtigt.

III. Das Gemeinschaftskontingent als Instrument zur Förderung der Gemeinschaftsintegration und der Produktivitätssteigerung

8. In den Grenzen des derzeit geltenden Kontingents sind die Gemeinschaftsgenehmigungen ein Instrument, mit dem wenigstens teilweise die Beschränkungen beseitigt werden konnten, die es ausländischen Verkehrsunternehmern noch verbieten, grenzüberschreitende Beförderungen zwischen mehreren anderen Mitgliedstaaten als demjenigen, in dem das Fahrzeug zugelassen ist und einem anderen vorzunehmen.

Auf Grund der Gemeinschaftsgenehmigungen können die Verkehrsunternehmer der Mitgliedstaaten ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit gleichberechtigten Zugang zum Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten erhalten.

Das Gemeinschaftskontingent ist somit für die Gemeinschaft ein starker Integrationsfaktor, dessen Bedeutung hervorzuheben ist.

Wirtschaftlich gesehen begünstigt die Gemeinschaftsgenehmigung, die ihrem Inhaber die Freizügigkeit der Fahrzeuge auf dem gesamten Gemeinschaftsgebiet garantiert, die Durchführung multilateraler Beförderungen und verbessert die Flexibilität bei der Nutzung und die Produktivität der eingesetzten Fahrzeuge.

Die Gemeinschaftsgenehmigung hat somit im Vergleich zu den bilateralen Genehmigungen unbestreitbare Vorteile, und zwar sowohl im Hinblick auf die Übereinstimmung mit den Grundsätzen des Vertrags von Rom als im Hinblick auf eine rationelle und wirksame Organisation des internationalen Güterverkehrs.

9. Zur Zeit erfaßt das Gemeinschaftskontingent rund 5 v. H. des Globalvolumens des Güterkraftverkehrs.

In Anbetracht der obengenannten Vorteile ist die Kommission der Ansicht, daß dieses Verhältnis verbessert und das Gemeinschaftskontingent beträchtlich erhöht werden sollte.

Daher ist die Kommission der Auffassung, daß für das Jahr 1982 wenigstens 50 v. H. des Verkehrsvolumens, das sich aus der voraussichtlichen Erhöhung der Kraftverkehrsnachfrage ergibt, dem Gemeinschaftskontingent vorbehalten werden sollte.

Wenn diese Aufteilung vom Rat akzeptiert wird, müßten die Mitgliedstaaten dies bei der Anpassung der Kontingente berücksichtigen, die weiterhin gemäß den in der Ratsentscheidung vom 20. Dezember 1979 festgelegten Kriterien bilateral ausgehandelt werden.

IV. Die der Berechnung des Gemeinschaftskontingents für 1982 zugrundegelegten Daten

Unter Berücksichtigung der vorstehend aufgeführten Kriterien wurde das Volumen des zusätzlichen Gemeinschaftskontingents für 1982 anhand der Angaben berechnet, die der Kommission vorliegen und die nachstehend genannt werden:

a) Die voraussichtliche Entwicklung der Gesamtnachfrage für 1982 und ihre Aufteilung auf die Binnenverkehrsträger

Die ersten Vorausschätzungen für 1982, die im Rahmen des Marktbeobachtungssystems vom IFO-Institut München aufgestellt wurden, ergeben für sämtliche Verkehrsträger eine Zunahme der auf den innergemeinschaftlichen Verbindungen zu befördernden Gütermenge um 9 Mio. Tonnen.

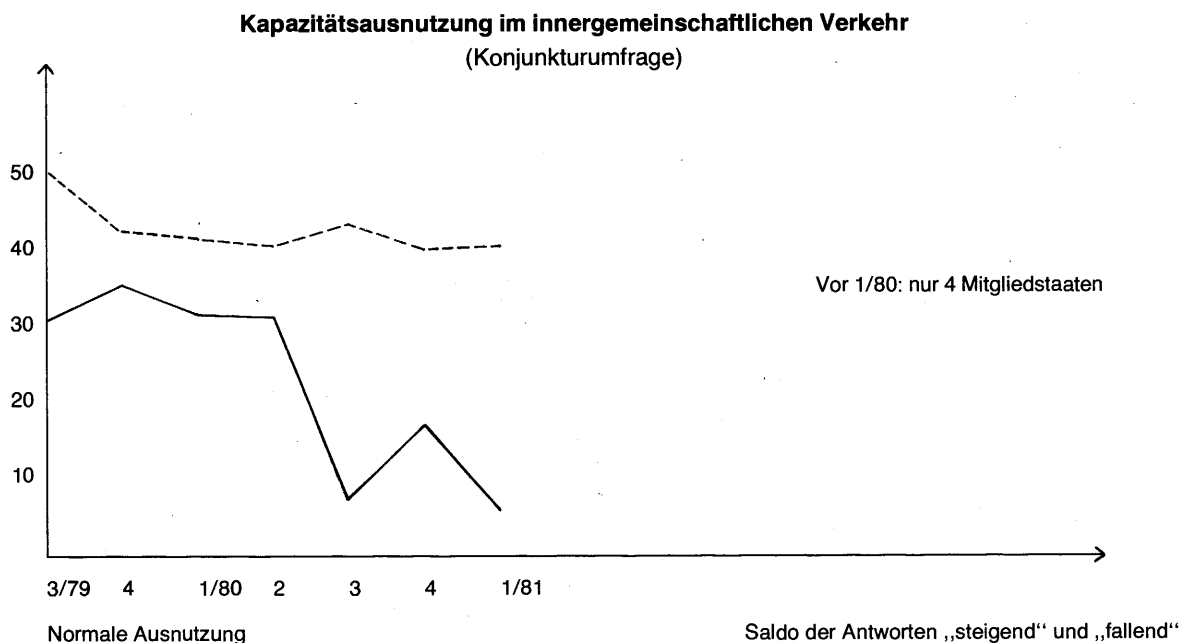
Der Anteil jedes Verkehrsträgers an dieser Zunahme ist folgender:

Straße:	+ 4 Millionen Tonnen
Schiene:	+ 1 Million Tonnen
Binnenschiffahrt:	+ 4 Millionen Tonnen.

Es wird davon ausgegangen, daß die zusätzliche, auf der Straße zu befördernde Gütermenge in erster Linie auf den gewerblichen Verkehr entfällt. Obwohl auf der Hand liegt, daß ein Teil dieser Menge im Werkverkehr befördert werden wird, kommt diesem eine Funktion der Anpassung zu, die erst „ex-post“ erfolgt.

b) Die Ausnutzung der Straßenverkehrskapazität durch den Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten nach den letzten Erhebungen

Die im Rahmen des Marktbeobachtungssystems bei den internationalen Kraftverkehrsunternehmen durchgeführten Konjunkturtests zeigen, daß die Kapazitätsausnutzung noch insgesamt als befriedigend beurteilt wird. Die Zahl der Antworten, nach denen diese Kapazität stärker als in der Vergangenheit genutzt wird, liegt über der Zahl der Antworten, denen zufolge die Ausnutzung zurückgegangen ist. Ebenso ist die Zahl der Antworten, nach denen die Kapazitätsausnutzung als „normal“ gilt, relativ stabil (siehe folgendes Schaubild). Im Jahr 1980, in dem das Wachstum vor allem gegenüber 1979 schwach war, hat der Saldo der positiven und negativen Antworten abgenommen, ohne daß jedoch schon von einer Überkapazität gesprochen werden kann.



c) Die Entwicklung der Beförderungspreise in den Verkehrsbeziehungen zwischen den Mitgliedstaaten

Die Berichte des Tarifausschusses Straße enthalten Angaben über die Preise im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, der im Rahmen des Systems der obligatorischen Tarife durchgeführt wird. Dieses System gilt in den sechs ursprünglichen Mitgliedstaaten. Die Preise müssen innerhalb einer Marge von 23 v.H. liegen. Preise außerhalb dieser Spanne sind zulässig, wenn sie Gegenstand von Einzelverträgen sind, die bestimmten Voraussetzungen entsprechen.

Es wurde festgestellt, daß die Preise mehr und mehr in die Marge einschwenken und daß die Zahl der Einzelverträge zurückgeht. Somit kann davon ausgegangen werden, daß die Preise einer großen Zahl von Einzelverträgen unter dem Kostendruck in die Tarifmarge gerückt sind. Auf mehreren Verkehrsverbindungen liegen die Preise nahe beim Margenhöchstwert.

Daraus ist wie beim vorausgehenden Punkt zu schließen, daß die Preisentwicklung nicht darauf hindeutet, daß am Markt eine Überkapazität auftritt, die die Preise negativ beeinflussen könnte.

d) Festsetzung der zusätzlichen Kapazität, die auf den Markt zu bringen ist, um die Beförderung des sich aus dem Nachfrageanstieg ergebenden Verkehrsvolumens zu sichern

(i) Um die neue Kapazität zu berechnen, die auf den Markt zu bringen ist, muß von der vorgesehenen Zunahme der Beförderungsmenge die Zunahme abgezogen werden, die Verkehren entspricht, die vom Gemeinschaftskontingent nicht betroffen sind:

Als erste Näherung ist zunächst die Tonnagenzunahme abzurechnen, die auf die Kategorien

NST 6 (Sand und Kies) auf den kontingentierten Verbindungen zurückzuführen ist, das sind 1 Mio. t (rund 25 v.H. des Verkehrs). Dieser Verkehr erfolgt im wesentlichen auf sehr kurzen Strecken beiderseits der Grenzen.

Ferner muß die Tonnage abgezogen werden, die von Fahrzeugen gewerblicher Verkehrsunternehmen befördert wird, die auf Grund der ersten Richtlinie verkehren und nichts mit der Kategorie NST 6 zu tun haben. Die bisher vorliegenden Angaben veranlassen uns jedoch dazu, dieses Volumen im Hinblick auf den gesamten Markt und auf die übrigen Fehlerquellen, die sich im Rahmen dieser Schätzung ergeben können, als unerheblich zu betrachten.

(ii) Diese zusätzliche Tonnage ist hauptsächlich mit Gemeinschaftsgenehmigungen und/oder bilateralen Genehmigungen zu befördern. Unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorteile dieser beiden Genehmigungsarten und der unterschiedlichen nationalen Positionen sollte diese zusätzliche Tonnage zur Hälfte mit bilateralen Genehmigungen und zur Hälfte mit Gemeinschaftsgenehmigungen befördert werden; auf letztere entfallen also 1,5 Mio. t.

e) Berechnung der zusätzlichen Zahl von Gemeinschaftsgenehmigungen, die zur Bewältigung des voraussichtlichen Nachfrageanstiegs notwendig sind

Diese Zahl hängt von der Anwendung der Gemeinschaftsgenehmigungen ab.

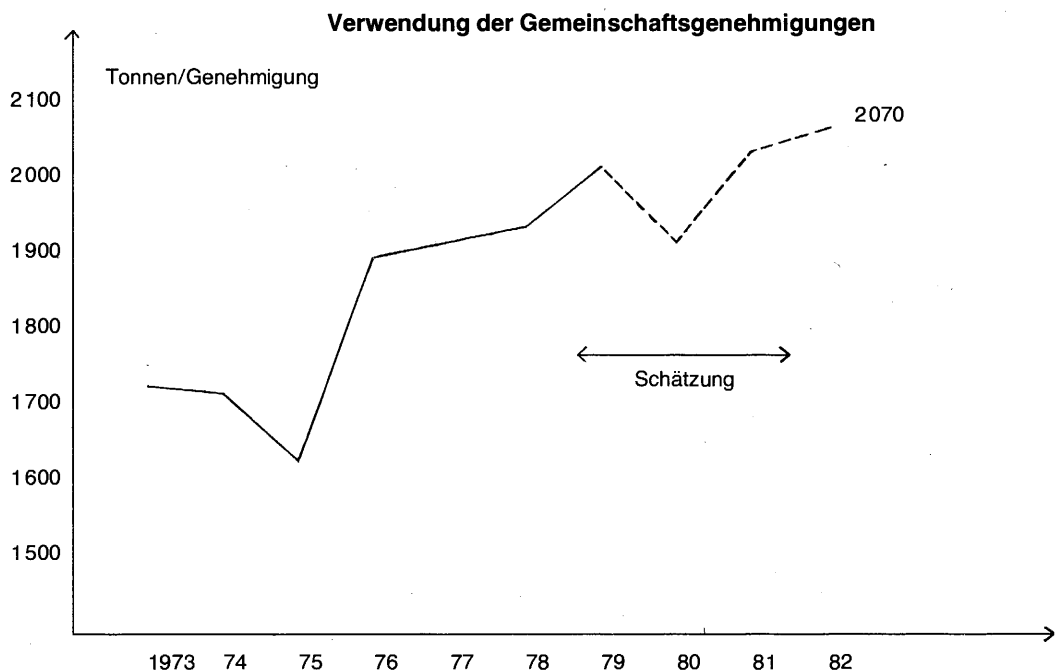
Eine Trendanalyse auf Grund der vorliegenden Angaben über die Verwendung der Gemeinschaftsgenehmigung dürfte für 1981 eine Verwendung in Höhe von 2 100 t/Genehmigung vorzusehen lassen.

Jedoch zeigen die vorliegenden Teilergebnisse für 1980, daß diese Verwendung gegenüber 1979

rückläufig war (rund 1 900 t/Genehmigung im Jahre 1980).

Unter diesen Voraussetzungen ist die bloße Trendanalyse zu korrigieren, und es ist davon auszugehen, daß die Verwendung der 1981 zuge-

wiesenen Genehmigungen das Niveau des Jahres 1979 nicht überschreiten dürfte, d. h. $\pm 2\,020$ t/Genehmigung. Dies bedeutet, daß die Verwendung für 1982 2 070 t/Genehmigung betragen wird.



Die Zahl der zusätzlichen Genehmigungen für das Gemeinschaftskontingent des Jahres 1982 beliefte sich somit auf

$$\frac{1\,500\,000}{2\,070} = 720$$

V. Aufteilung des zusätzlichen Gemeinschaftskontingents auf die Mitgliedstaaten

10. Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, daß es sehr schwierig ist, für die Aufteilung des Gemeinschaftskontingents Kriterien zu finden, auf die sich alle Mitgliedstaaten einmütig einigen können und die wirtschaftlich nicht zu bestreiten sind.

Die Aufstellung von Aufteilungskriterien auf der Grundlage der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers ist an sich anfechtbar, wenn man die Tatsache bedenkt, daß die Genehmigung es ihrem Inhaber gestattet, Beförderungen im gesamten Gemeinschaftsgebiet vorzunehmen und nicht nur von dem Gebiet aus, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Die angemessenste Lösung hätte darin bestehen können, die Anträge der Antragsteller zu zentralisieren und zu gewährleisten, daß die Aufteilung von einer einzigen Behörde anhand einer Rangliste vorgenommen wird, die unter Zugrundelegung objektiver Kriterien aufgestellt wurde (Verwendung der Genehmigung, durchschnittliche Rentabilität der Beförderungen usw.).

Zur Zeit dürfte eine derartige Hypothese jedoch nicht zu verwirklichen sein, weil unter anderem die Bedingungen des Wettbewerbs zwischen

den Verkehrsunternehmern noch nicht vollständig harmonisiert sind.

11. Die Kommission ist daher davon ausgegangen, daß wenigstens für den Augenblick das System der Aufteilung des Gemeinschaftskontingents nach Mitgliedstaaten beizubehalten ist. Eben aus diesen Zweckmäßigkeitsgründen hat die Kommission nach dem Grundsatz gehandelt, daß die Aufteilung des gegenwärtigen Kontingents (1981) nicht Gegenstand einer Überprüfung sein sollte, um unter Schwierigkeiten zustande gekommene politische Kompromisse nicht wieder in Frage zu stellen. Daher sollte sich die Prüfung der Aufteilungskriterien nur auf die zusätzlichen Genehmigungen für 1982 beziehen.
12. In diesem Bestreben hat die Kommission das Kriterium der linearen Erhöhung verworfen, denn sie ist der Ansicht, daß es politischer Natur ist und keine wirtschaftliche Berechtigung hat; sie hat sich somit bemüht, weniger willkürliche Kriterien zu finden.

Auf dieser Linie ist die Kommission zu der Auffassung gelangt, daß als erstes ein Faktor berücksichtigt werden könnte, mit dem ein Zusammenhang zwischen der Zahl der zusätzlichen Genehmigungen, die jedem Staat zuzuweisen sind, und der Aufteilung der Verkehrsnach-

frage auf die verschiedenen Verkehrsverbindungen zwischen den Mitgliedstaaten hergestellt wird (wobei für jeden Mitgliedstaat dem Volumen der Verkehrsnachfrage bei der Ausfuhr Rechnung zu tragen ist).

13. Der zweite zu berücksichtigende Faktor ist nach der Kommission die durchschnittliche Verwendung der zugewiesenen Gemeinschaftsgenehmigungen durch jeden Mitgliedstaat. In diesem Faktor, der als Korrektiv zu obigem Kriterium wirken könnte, kann die Ausnutzung der Kapazität mit den Gemeinschaftsgenehmigungen und ihre Beziehung zur Verkehrsnachfrage zum Ausdruck kommen: Ein sehr hoher Verwendungsgrad kann aus dieser Sicht als Indikator für ein knappes Angebot und einen prioritären Bedarf an zusätzlichen Genehmigungen gegenüber Verkehrsunternehmen eines Mitgliedstaates, der geringere Verwendungsraten aufweist, gelten.

Dieses Element ist jedoch zu korrigieren, um geographische Gegebenheiten bestimmter Mitgliedstaaten zu berücksichtigen, deren Verkehrsunternehmen sich Schwierigkeiten gegenüber Verkehrsunternehmen eines Mitgliedstaates, der geringere Verwendungsraten aufweist, ergeben, natürliche Hindernisse zu überwinden (Meeresarme, Alpen usw.).

Ausgehend davon, daß sich diese Schwierigkeiten in der Praxis in einer geringeren Zahl von Verkehrsleistungen auswirken, gedenkt die Kommission, die je Genehmigung geleisteten Tonnen/km mit einem Entfernungskoeffizienten zu wägen, der die jeweilige geographische Lage des Mitgliedstaates im Verhältnis zu seinen Partnern berücksichtigt und somit die Gleichheit mit seinen Konkurrenten wiederherstellt. Nach Ansicht der Kommission sollte Griechenland ferner, da vorläufig statistische Angaben für dieses Land fehlen, Zusatzgenehmigungen in gleicher Höhe erhalten wie Irland, dessen Lage mit der Griechenlands vergleichbar ist.

Die praktische Anwendung dieser Kriterien führt zu folgenden Berechnungen:

a) Beteiligung am Handel

Diese Beteiligung wird auf der Grundlage der von jedem Mitgliedstaat nach den anderen Gemeinschaftsländern (außer Griechenland) im Jahr 1979 exportierten Tonnage berechnet. Die Ausfuhrstruktur ist zeitlich stabil, und es kann davon ausgegangen sein, daß sie der Struktur des Jahres 1982 sehr nahe kommt.

Ausfuhren im Straßenverkehr nach den übrigen Gemeinschaftsländern (außer Griechenland) aus¹⁾:

Deutschland	40,397 Mio. Tonnen
Belgien	34,223 Mio. Tonnen

¹⁾ Quelle: Angaben IFO-München — alle Gütergruppen. Die Aufteilung zwischen Belgien und Luxemburg wurde anhand der für 1977 vorliegenden SAEG-Angaben vorgenommen.

Luxemburg	1,304 Mio. Tonnen
Niederlande	31,953 Mio. Tonnen
Frankreich	32,419 Mio. Tonnen
Italien	10,544 Mio. Tonnen
Vereinigtes Königreich	7,488 Mio. Tonnen
Irland	0,865 Mio. Tonnen
Dänemark	3,975 Mio. Tonnen.

Wenn man davon ausgeht, daß der Koeffizient der Beteiligung am Handel gleich dem Anteil der Ausfuhren jedes Mitgliedstaates an sämtlichen Ausfuhren ist, nimmt dieser Koeffizient folgende Werte an:

Deutschland	0,247
Belgien	0,210
Luxemburg	0,008
Niederlande	0,196
Frankreich	0,199
Italien	0,065
Vereinigtes Königreich	0,046
Irland	0,005
Dänemark	0,024
	1

b) Die Verwendung der Genehmigungen

- (i) Die Verwendung der Gemeinschaftsgenehmigungen²⁾ in Tonnen/Kilometern stellt sich folgendermaßen dar:

Deutschland	1 991 Tonnen km/Genehmigung
Belgien	1 540 Tonnen km/Genehmigung
Luxemburg	1 103 Tonnen km/Genehmigung
Niederlande	1 576 Tonnen km/Genehmigung
Frankreich	1 410 Tonnen km/Genehmigung
Italien	2 216 Tonnen km/Genehmigung
Vereinigtes Königreich	1 281 Tonnen km/Genehmigung
Irland	1 201 Tonnen km/Genehmigung
Dänemark	2 785 Tonnen km/Genehmigung

- (ii) Diese Verwendung wird korrigiert, um die Nachteile zu berücksichtigen, die einigen Mitgliedstaaten hinsichtlich des Zugangs zu den Wirtschaftszentren der Gemeinschaft entstehen. Die Anfahrtsschwierigkeiten werden durch die mittlere Beförderungszeit zwischen den Großstädten eines Staates und Frankfurt gemessen.

Die ausgewählten Städte sind folgende:

Deutschland:	Stuttgart, München, Hamburg, Hannover, Köln
Belgien:	Bruxelles, Antwerpen
Luxemburg:	Luxembourg
Niederlande:	Amsterdam, Rotterdam, Den Haag
Frankreich:	Paris, Lille, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes, Strasbourg
Italien:	Milano, Torino, Genova, Firenze, Bologna, Roma, Napoli, Palermo

²⁾ Quelle: Statistiken über das Gemeinschaftskontingent

Vereinigtes
Königreich: London, Birmingham, Leeds,
Liverpool, Newcastle, Glas-
gow, Belfast
Irland: Dublin, Cork
Dänemark: Kopenhagen, Aarhus

Die Durchschnittszeit für die Anfahrt per
Straßenfahrzeug aus jedem Land zum Zen-
trum der Gemeinschaft beläuft sich auf fol-
gende Werte³⁾,

Deutschland: 4,8 Stunden, das sind 4,2 v.H.
der gesamten Anfahrtszeit
Belgien: 5,7 Stunden, das sind 5 v.H.
der gesamten Anfahrtszeit
Luxemburg: 4,1 Stunden, das sind 3,6 v.H.
der gesamten Anfahrtszeit
Niederlande: 7 Stunden, das sind 6,2 v.H.
der gesamten Anfahrtszeit
Frankreich: 11 Stunden, das sind 9,7 v.H.
der gesamten Anfahrtszeit
Italien: 17,9 Stunden, das sind
15,7 v.H. der gesamten An-
fahrtszeit

Vereinigtes
Königreich: 20,3 Stunden, das sind
17,9 v.H. der gesamten An-
fahrtszeit
Irland: 29,8 Stunden, das sind
26,2 v.H. der gesamten An-
fahrtszeit
Dänemark: 13,1 Stunden, das sind
11,5 v.H. der gesamten An-
fahrtszeit

Wird die durchschnittliche Verwendung in
t. km der Genehmigungen eines jeden Mit-
gliedstaates korrigiert, um den Anfahrts-
schwierigkeiten auf folgende Weise Rech-
nung zu tragen (siehe Ziffer 13):

Korrigierte Verwendung = Ermittelte Ver-
wendung (1 v.H. der gesamten Anfahrts-
zeit),

so sind die berücksichtigten Verwendung-
swerte folgende:

Deutschland: 2 074 t km/Genehmigung,
das sind 12,4 % der gesamten
Verwendungen
Belgien: 1 617 t km/Genehmigung,
das sind 9,7 v.H. der gesam-
ten Verwendungen

Luxemburg: 1 142 t km/Genehmigung,
das sind 6,8 v.H. der gesam-
ten Verwendungen
Niederlande: 1 673 t km/Genehmigung,
das sind 10 v.H. der gesam-
ten Verwendungen
Frankreich: 1 546 t km/Genehmigung,
das sind 9,2 v.H. der gesam-
ten Verwendungen
Italien: 2 564 t km/Genehmigung,
das sind 15,3 v.H. der gesam-
ten Verwendungen
Vereinigtes
Königreich: 1 510 t km/Genehmigung,
das sind 9,1 v.H. der gesam-
ten Verwendungen
Irland: 1 515 t km/Genehmigung,
das sind 9 v.H. der gesam-
ten Verwendungen
Dänemark: 3 105 t km/Genehmigung,
das sind 18,5 v.H. der gesam-
ten Verwendungen

c) Aufteilung der neuen Genehmigungen

Die Aufteilung wird vorgenommen, indem die
Beteiligung eines jeden Mitgliedstaates am
Handel sowie seine korrigierte Verwendung der
Genehmigungen berücksichtigt werden und in-
dem ein Entfernungskriterium angelegt wird:

Zuweisung der neuen Genehmigungen: Ge-
samtzahl der Genehmigungen X

$(0,6 \times \% \text{ der Verwendung durch einen Mitglied-}$
 $\text{staat im Verhältnis zur Gesamtzahl der Verwen-}$
 $\text{dungen} + 0,4 \times \% \text{ der Ausfuhren eines Mitglied-}$
 $\text{staates an den Gesamtausfuhren}).$

Somit ergibt sich:

Zahl der neuen Genehmigungen

Deutschland:	125
Belgien:	102
Luxemburg:	32
Niederlande:	99
Frankreich:	97
Italien:	85
Vereinigtes Königreich:	53
Irland:	40
Dänemark:	87
	720

Wenn Griechenland eine Zahl neuer Genehmi-
gungen erhält, die der Zahl Irlands entspricht,
so verfügen die Mitgliedstaaten 1982 über:

Deutschland:	814 Genehmigungen
Belgien:	515 Genehmigungen
Luxemburg:	138 Genehmigungen
Niederlande:	696 Genehmigungen
Frankreich:	724 Genehmigungen
Italien:	624 Genehmigungen
Vereinigtes Königreich:	471 Genehmigungen
Irland:	116 Genehmigungen
Dänemark:	373 Genehmigungen
Griechenland:	116 Genehmigungen
	4 587

³⁾ Nach der Studie, die im Dezember 1979 im Auftrag der
Generaldirektion Verkehr vom Batelle-Institut vorge-
nommen wurde. Diese Studie mit dem Titel „Beurteil-
ungskriterien und Verkehrslenkungsmaßnahmen für
die Verkehrswege von gemeinschaftlicher Bedeutung in
der EG“ wurde nicht veröffentlicht.

Die erhaltenen Korrekturwerte sind durchaus denjeni-
gen vergleichbar, die sich auf der Grundlage der Studie
des NEI-Instituts ergeben würden; diese Studie wurde
im Auftrag der Generaldirektion Regionalpolitik im
März 1977 durchgeführt. Sie trägt den Titel „Quantifica-
tion of the Markets and Transport variables“ und wurde
bisher nicht veröffentlicht.

Bericht des Abgeordneten Hinsken

Der in der Anlage enthaltene Verordnungsvorschlag wurde gemäß § 93 der Geschäftsordnung durch Drucksache 9/934 vom 22. Oktober 1981 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 9. Dezember 1981 behandelt hat.

Die Gemeinschaftsgenehmigungen nach EG-Recht berechtigen die gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen, auf sämtlichen Verkehrsverbindungen zwischen den EG-Mitgliedstaaten Gütertransporte durchzuführen. Das Gemeinschaftskontingent umfaßt zur Zeit insgesamt 3 827 Gemeinschaftsgenehmigungen.

Die EG-Kommission möchte das Gemeinschaftskontingent auf 4 587 Genehmigungen anheben. Davon sollen 814 Genehmigungen auf deutsche Verkehrsunternehmen entfallen. Zur Begründung wird angeführt, daß das Gesamtvolumen des Handels zwischen den EG-Mitgliedstaaten ständig gestiegen sei.

Der Verkehrsausschuß sieht sich jedoch veranlaßt, die Vorlage abzulehnen, wie das bereits mit früheren Vorschlägen gemäß Drucksachen 8/1243, 8/3365 und 9/154 geschehen ist. Die Aufstockung des Gemein-

schaftskontingentes ist ein weiterer Schritt in Richtung Liberalisierung des Verkehrsmarktes, der nur vertretbar ist, wenn vorher Fortschritte auf dem Gebiete der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen gemacht worden sind. Es ist insbesondere notwendig, die steuerlichen Belastungen für Nutzfahrzeuge (Kfz-Steuer und Mineralölsteuer) sowie die Vorschriften über Maße und Gewichte der Nutzfahrzeuge einander anzugleichen, weil nur dann ein sinnvoller Leistungswettbewerb zwischen den deutschen und ausländischen Güterkraftverkehrsunternehmen auf dem internationalen Verkehrsmarkt möglich ist. Notwendig ist auch eine einheitliche Überwachung und Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Solange diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, sollte dem wachsenden Güterverkehr zwischen den EG-Mitgliedstaaten vor allem durch eine Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Huckepackverkehrs (kombinierter Verkehr zwischen Bundesbahn und LKW) Rechnung getragen werden. Dies bedeutet auch eine erwünschte Entlastung des deutschen Straßennetzes.

Der Verkehrsausschuß schlägt eine Entschlie ßung mit einem entsprechenden Inhalt vor und empfiehlt im übrigen Kenntnisnahme von der Vorlage.

Bonn, den 9. Dezember 1981

Hinsken

Berichterstatte r

