

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 9/1349 Nr. 3 —

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Erfassung von Angaben
über die Tätigkeiten von Güterkraftverkehrsunternehmen im Güterkraftverkehr
mit bestimmten Drittländern
»EG-Dok. Nr. 4396/82«

A. Problem

Der Güterkraftverkehr zwischen den EG-Mitgliedstaaten und den osteuropäischen Staatshandelsländern soll statistisch erfaßt werden, um Zahlenmaterial über die Verteilung des Frachtaufkommens zu gewinnen.

B. Lösung

Durch Ratsentscheidung sollen alle EG-Mitgliedstaaten zu entsprechenden statistischen Erhebungen verpflichtet werden.

Der Verkehrsausschuß vertritt die Auffassung, daß das Datensammelverfahren auf eine möglichst informelle Grundlage gestellt und möglichst vereinfacht werden sollte, so daß es dann einer formellen EG-Entscheidung nicht bedarf.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, bei den weiteren Verhandlungen über den anliegenden Entscheidungsvorschlag in Brüssel darauf hinzuwirken, daß

- das Datensammelverfahren auf eine möglichst informelle Grundlage gestellt wird und
- die Daten von den Regierungen der EG-Mitgliedstaaten in einem möglichst einfachen Verfahren gesammelt und der EG-Kommission zur Verfügung gestellt werden.

Bonn, den 28. April 1982

Der Ausschuß für Verkehr

Curdt

Stellv. Vorsitzender

Amling

Berichterstatler

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Erfassung von Angaben über die Tätigkeiten von Güterkraftverkehrsunternehmen im Güterkraftverkehr mit bestimmten Drittländern

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 213,

nach Kenntnisnahme von dem Entscheidungsentwurf der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Wirtschafts- und Handelsinteressen der Gemeinschaft erfordern im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr Verhältnisse, bei denen leistungsfähige Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft unter kaufmännisch normalen Bedingungen den Wettbewerb mit Güterkraftverkehrsunternehmen von Drittländern aufnehmen können.

Dies liegt im Interesse der Wahlfreiheit des Verladenden und der Freiheit des internationalen Handels.

Die Verzerrungen in den Wettbewerbsbedingungen für Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in Staatshandelsländern und solche mit Sitz in der Gemeinschaft benachteiligen letztere erheblich.

Besondere Praktiken im Güterkraftverkehr wie Preise, welche die Kosten nicht nach den Regeln des Marktes widerspiegeln, die Kontrolle der Beförderungsbedingungen und die Auferlegung administrativer und sonstiger Hemmnisse werden vor allem von Staatshandelsländern angewandt.

Es gilt daher, die Mittel und Wege zu untersuchen, die diesen Unzuträglichkeiten abzuweichen geeignet sind.

Es empfiehlt sich daher, einen regelmäßigen Austausch von Informationen einzurichten, um die Organe der Gemeinschaft über die Entwicklungen der Güterkraftverkehrsbeziehungen mit Staatshandelsländern auf dem laufenden zu halten.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Jeder Mitgliedstaat trifft die notwendigen Vorkehrungen, um ab 1. Januar 1983 die Angaben gemäß

Anhang I über den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und den in Anhang II genannten Ländern zu erfassen.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die jährlich zu erfassenden Daten gemäß den Punkten 1 und 2 des Anhangs I baldmöglichst, spätestens jedoch drei Monate nach dem Ende des betreffenden Berichtszeitraums.
2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die vierteljährlich zu erfassenden Informationen gemäß den Punkten 3 bis 6 des Anhangs I baldmöglichst, spätestens jedoch drei Monate nach dem Ende des betreffenden Berichtszeitraums.

Artikel 3

Die Kommission berichtet dem Rat alljährlich aufgrund der ihr von den Mitgliedstaaten übermittelten Angaben über die Entwicklung der Güterkraftverkehrsbeziehungen mit den in Anhang II genannten Drittländern im Vorjahr. Der erste Bericht ist bis zum 1. Juni 1984, die späteren Berichte sind ebenfalls jeweils zum 1. April vorzulegen.

Artikel 4

Die aufgrund dieser Entscheidung übermittelten Angaben fallen unter das Berufsgeheimnis.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission baldmöglichst, spätestens jedoch am 31. Dezember 1982 die zur Durchführung dieser Entscheidung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Artikel 6

Diese Entscheidung ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang I

Zu erfassende Angaben

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. Zahl der bilateralen Zeit- und Fahrtgenehmigungen, die jeder Staat für jede bilaterale Verkehrsverbindung gewährt hat.2. Zahl der Transitgenehmigungen, die jeder Staat für jede bilaterale Verkehrsverbindung gewährt hat.3. Zahl der bilateralen Zeit- und Fahrtgenehmigungen, die von den Güterkraftverkehrsunternehmen der Drittländer und den Güterkraftverkehrsunternehmen der Mitgliedstaaten auf jeder bilateralen Verkehrsverbindung tatsächlich ausgenutzt worden sind.4. Zahl der Transitgenehmigungen, die von den Güterkraftverkehrsunternehmen der Drittländer | <ol style="list-style-type: none">und den Güterkraftverkehrsunternehmen der Mitgliedstaaten auf jeder bilateralen Verkehrsverbindung tatsächlich ausgenutzt worden sind.5. Verkehrsaufkommen in Tonnen nach und von jedem Staat auf jeder bilateralen Verkehrsverbindung insgesamt, nach Staatszugehörigkeit des Güterkraftverkehrsunternehmens und nach „NST/R“-Gruppe¹⁾.6. Preise und Bedingungen für die Beförderung bestimmter Güterarten auf Hauptverbindungen. |
|--|---|
- ¹⁾ Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik NST/R, revidierter Stand 1. Januar 1967, SAEG, Ausgabe 1968.

Anhang II

Liste der Drittländer

- Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
- Polen
- Deutsche Demokratische Republik
- Tschechoslowakei
- Ungarn
- Bulgarien
- Rumänien

Begründung

1. Das Problem, das durch die Tätigkeit der Güterkraftverkehrsunternehmen osteuropäischer Staatshandelsländer entstanden ist, wird in der Gemeinschaft seit geraumer Zeit untersucht.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß der Europäischen Gemeinschaften gelangte in seiner Stellungnahme, die er auf seiner 153. Plenartagung vom 23. und 24. November 1977 über die Verkehrsprobleme der EWG mit osteuropäischen Ländern abgab, zu dem Schluß, daß die Steigerung des Verkehrsanteils der Ostblockländer den Güterkraftverkehr beeinträchtigt und den Fortbestand westeuropäischer Verkehrsunternehmen bedroht¹⁾.

Der Beratende Verkehrsausschuß der Kommission der Europäischen Gemeinschaften wies in seiner Stellungnahme zu den Verkehrsproblemen im Rahmen der Ost-West-Beziehungen²⁾ auf die unausgewogene Verteilung des Frachtaufkommens hin, gab eine detaillierte Analyse der Verkehrsbedingungen im Ost-West-Verkehr und erörterte, mit welchen Maßnahmen dem abgeholfen werden könnte. Außerdem gab der Ausschuß für Regionalpolitik, Regionalplanung und Verkehr des Europäischen Parlaments im Januar 1978 dazu seine Stellungnahme ab³⁾; das Europäische Parlament forderte den Rat und die Kommission in einer Entschließung zum heutigen Stand der Beziehungen zwischen den Europäischen Gemeinschaften und den osteuropäischen Staatshandelsländern und dem COMECON auf, den Vorstoß der Staatshandelsländer auf europäische Verkehrsmärkte in geregelte Bahnen zu lenken⁴⁾.

2. Daher forderte die Kommission auf der 521. Tagung des Rates vom 12. Juni 1978 eine Sitzung hoher Staatsbeamter aus den für den Güterkraftverkehr zuständigen Abteilungen, damit es zu einem Meinungsaustausch darüber kommen könne, welche Schritte auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrs auf Ost-West-Verbindungen unternommen werden können.

Analyse der gegenwärtigen Lage

3. Die Tätigkeit der Güterkraftverkehrsunternehmen osteuropäischer Staatshandelsländer und die unausgewogenen Verkehrsbeziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und diesen Ländern wurden eingehend untersucht.

Das Grundmerkmal der gegenwärtigen Lage sind die unausgewogenen Anteile der Verkehrs-

unternehmen der Mitgliedstaaten und der Ostblockländer am bilateralen Ost-West-Verkehr. Obwohl der Güterkraftverkehr noch keinen großen Teil des gesamten Güterverkehrs zwischen den EG-Mitgliedstaaten und Osteuropa ausmacht, nimmt das Verkehrsaufkommen des Güterkraftverkehrs und dessen Anteil am Gesamtverkehr ständig zu. Der Anteil der EG-Verkehrsunternehmen am Ost-West-Verkehr weist von Verkehrsverbindung zu Verkehrsverbindung erhebliche Unterschiede auf, liegt im allgemeinen aber unter 50 v. H.

4. Diese Sachlage ist auf die grundlegenden Unterschiede zwischen beiden Wirtschaftsordnungen zurückzuführen. Die Güterkraftverkehrsunternehmen von Staatshandelsländern konkurrieren mit Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft mit Methoden, auf die Verkehrsunternehmen der Mitgliedstaaten, so leistungsfähig sie auch sein mögen, kaufmännisch nicht wirkungsvoll reagieren können. Dazu gehört die Kontrolle der Beförderungsbedingungen im bilateralen Verkehr und die Beschränkung der Freiheit von Güterkraftverkehrsunternehmen der Mitgliedstaaten, Agenturen in Staatshandelsländern zu gründen, was Staatshandelsländer in den Mitgliedstaaten aber ungehindert tun können. Generell besteht weder ein freier Wettbewerb zwischen Güterkraftverkehrsunternehmen noch haben die Verkehrsnutzer die freie Wahl des Verkehrsunternehmens. Außerdem ist die Preisbildung der westlichen und östlichen Unternehmen völlig anders. Als Folge davon unterbieten osteuropäische Verkehrsunternehmen die auf dem freien Markt gebildeten Beförderungspreise.

Es gibt weitere Hemmnisse wie die Vorschrift von Transit-, Visa-, Autobahngebühren und so weiter, die westliche Verkehrsunternehmen benachteiligen, da Verkehrsunternehmen aus dem Ostblock im allgemeinen anderen Betriebs- und Kostenbedingungen unterliegen.

5. Da sich alle Mitgliedstaaten in derselben Lage befinden — eine Lage, die ihr Güterkraftverkehrsgewerbe benachteiligt —, liegt hier ein klarer Fall für die Vorbereitung eines Vorgehens auf Gemeinschaftsebene vor.

Weitere Überlegungen

6. Die Vorbereitung eines Vorgehens ist vor allem deshalb gerechtfertigt, weil alle (multilateralen und bilateralen) Versuche, die Verhältnisse zu ändern, bisher zu keinen Ergebnissen geführt haben. In der am 8. Januar 1975 in Helsinki unterzeichneten Schlußakte der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (KSZE) äußerten die teilnehmenden Staaten die Ansicht, daß die Verbesserung der Verkehrsbedingungen

¹⁾ Abteilung Veröffentlichungen, Wirtschafts- und Sozialausschuß 1977

²⁾ Dok. VII/79/78

³⁾ PE 50.003/endg.

⁴⁾ PE 51.342/endg.

ein wesentlicher Faktor für die Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen ihnen ist und eine Lösung der bestehenden Probleme gefördert werden muß. Dazu erklärten sich die teilnehmenden Staaten bereit, die Entwicklung des grenzüberschreitenden Land- und Binnenschiffsverkehrs sowie Möglichkeiten einer angemessenen Beteiligung an diesem Verkehr auf der Grundlage gegenseitiger Vorteile zu fördern.

Sechs Jahre nach der Unterzeichnung der Schlußakte und drei Jahre nach der Folgekonferenz von Belgrad steht fest, daß sich der Ost-West-Güterverkehr nicht im Sinne des Zieles einer fairen Beteiligung entwickelt hat.

7. Es gibt zahlreiche bilaterale Vereinbarungen über den Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten und Staatshandelsländern. Die meisten von ihnen sollen zu einer fairen Aufteilung des Verkehrsaufkommens führen, indem beiden Vertragsparteien die gleiche Zahl von Genehmigungen gewährt wird. Die meisten dieser bilateralen Vereinbarungen haben jedoch die in sie gesetzten Erwartungen — Herbeiführung fairer Verkehrsanteile — nicht erfüllt.

Vorschlag

8. Die Kommission gelangte zu dem Schluß, daß es wünschenswert ist, die Tätigkeit der Verkehrsunternehmen von Staatshandelsländern auf Gemeinschaftsebene zu beobachten, damit die Mit-

gliedstaaten besser auf die Bedrohung ihres Güterkraftverkehrsgewerbes durch Verkehrsunternehmen aus dem Ostblock reagieren können.

Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Artikel 1

Dieser Artikel legt fest, daß die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen zur Erfassung bestimmter Angaben treffen. Ferner legt er zusammen mit den Anhängen fest, welche Informationen die Mitgliedstaaten von welchen Verkehrsverbindungen erfassen sollen.

Artikel 2

Dieser Artikel fordert die Mitgliedstaaten auf, die erfaßten Angaben der Kommission je nachdem jährlich oder vierteljährlich zu übermitteln.

Artikel 3

Dieser Artikel legt fest, daß die Kommission die betreffenden Angaben zusammenfaßt und einen jährlichen Bericht ausarbeitet.

Artikel 4, 5 und 6

keine Bemerkungen

Bericht des Abgeordneten Amling

Der Entscheidungsvorschlag wurde gemäß § 93 der Geschäftsordnung durch Drucksache 9/1349 vom 11. Februar 1982 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 28. April 1982 behandelt hat.

Das Verkehrsaufkommen des Güterkraftverkehrs zwischen den EG-Mitgliedstaaten und den osteuropäischen Staatshandelsländern hat in den vergangenen Jahren nicht unerheblich zugenommen. Die Verteilung des Frachtaufkommens zwischen den osteuropäischen staatlichen Verkehrsunternehmen und den westlichen privaten Verkehrsunternehmen wird jedoch als unausgewogen bezeichnet. Die EG-Kommission möchte daher auf der Grundlage einer Ratsentscheidung eine statistische Erhebung durchführen über die Zahl der hier erteilten bilateralen Fahrtgenehmigungen und Transitgenehmigungen,

über das Verkehrsaufkommen nach Tonnen, aufgeteilt nach Staatszugehörigkeit des Güterkraftverkehrsunternehmens, und über die Beförderungspreise.

Der Verkehrsausschuß hält grundsätzlich die von der EG-Kommission gewünschte statistische Erhebung für erforderlich. In Übereinstimmung mit der Bundesregierung ist er jedoch der Auffassung, daß das hier in Betracht kommende Zahlenmaterial von den EG-Mitgliedstaaten auch ohne die förmliche Rechtsgrundlage einer Ratsentscheidung in einem vereinfachten Verfahren gesammelt und zusammengestellt werden kann. Auf diese Weise kann auch der Verwaltungsaufwand auf ein Minimum reduziert werden. Der Ausschuß schlägt eine entsprechende EntschlieÙung vor und empfiehlt im übrigen Kenntnisnahme von der Vorlage.

Bonn, den 28. April 1982

Amling

Berichterstatter

