

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 9/2009 Nr. 7 —

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und der Verordnung (EWG) Nr. 2964/79
»EG-Dok. Nr. 9459/82«

A. Problem

Die Gemeinschaftsgenehmigung nach EG-Recht berechtigen die gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen, auf sämtlichen Verkehrsverbindungen zwischen den EG-Mitgliedstaaten Gütertransporte durchzuführen. Das Gemeinschaftskontingent umfaßt zur Zeit insgesamt 4 036 Gemeinschaftsgenehmigungen.

B. Lösung

Die EG-Kommission will das Gemeinschaftskontingent erhöhen auf 4 227 Genehmigungen.

Einmütige Ablehnung im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, die anliegende 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 1. Dezember 1982

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Feinendegen
Vorsitzender	Berichterstatter

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und der Verordnung (EWG) Nr. 2964/79

I. Einleitung

1. Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 des Rates vom 16. Dezember 1976¹⁾ beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission vor dem 30. November jedes Jahres etwaige Erhöhungen des Volumens des Gemeinschaftskontingents und die Zuweisung der sich daraus ergebenden zusätzlichen Genehmigungen an die Mitgliedstaaten.
2. In sachlicher Hinsicht ist die Kommission nach wie vor überzeugt, daß bei der Regelung des Marktzugangs im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr der im Vertrag niedergelegte Grundsatz des freien Warenverkehrs berücksichtigt werden sollte. Dieser Grundsatz setzt die Erbringung bedarfsgerechter Verkehrsleistungen voraus, die rentabel, effizient und rationell sind. Die Gemeinschaft steht somit vor der Aufgabe, eine Regelung auszuarbeiten, die auch hier einen optimalen Faktoreinsatz, eine Steigerung der Produktivität und eine Minimierung der Kosten gewährleistet.
3. Die bisherigen Vorschläge der Kommission beruhen auf diesem Grundsatz. Über die wiederholten Anpassungen, die seither vorgenommen worden sind, konnte das Gemeinschaftskontingent von ursprünglich 1 200 Genehmigungen auf 4 038 Genehmigungen im Jahre 1982 aufgestockt werden. Das Gemeinschaftskontingent wirkt sich jedoch nach wie vor kaum auf den Handel aus, da es nur rund 5 % des gesamten Güterkraftverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten ausmacht.

In den letzten Jahren stießen die Vorschläge, welche die Kommission gemäß Artikel 3²⁾ der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 ausgearbeitet hatte, jedoch auf den Widerstand einiger Mitgliedstaaten, was zu Meinungsverschiedenheiten im Rat führte, die nur durch politische Kompromisse beigelegt werden konnten.

Auch im Europäischen Parlament und im Wirtschafts- und Sozialausschuß waren gegensätz-

liche Ansichten zur Aufstockung des Kontingents und zu dessen Zuweisung an die Mitgliedstaaten festzustellen.

4. Obwohl sich die Kommission bereits in ihrem Vorschlag³⁾ für die Anpassung des Kontingents 1982 um ein Verfahren bemüht hatte, das als Richtschnur für die Aufstockung und Zuweisung des Kontingents dienen und eine ausgewogene Berücksichtigung der Interessen aller Seiten ermöglicht, war insbesondere wegen des kurzen Zeitraums, der dem Rat, dem Europäischen Parlament und dem Wirtschafts- und Sozialausschuß zur Verfügung stand, eine Grundsatzentscheidung über diese Kriterien nicht möglich.

Festlegung der allgemeinen Kriterien

5. Nach Ansicht der Kommission ist es notwendig, die Fragen im Zusammenhang mit der Anpassung und Zuweisung des Gemeinschaftskontingents möglichst bald umfassend zu erörtern, wenn sich die Konflikte, die mit der Verabschiedung der entsprechenden Entscheidungen durch den Rat verbunden sind, nicht alljährlich wiederholen sollen.

Um ein solches Ergebnis zu erreichen, muß nach Ansicht der Kommission unterschieden werden zwischen

- a) der Festlegung der ständigen Kriterien, die bei der Anpassung des Gesamtvolumens des Kontingents und seiner Zuweisung an die Mitgliedstaaten als Grundlage dienen sollen;
 - b) den jährlichen Entscheidungen, die der Rat gegebenenfalls jedes Jahr auf Vorschlag der Kommission gemäß den unter a) genannten Kriterien zu erlassen hat.
6. Dabei geht es letztlich darum, auf Gemeinschaftsebene ein Verfahren auszuarbeiten, das wie bei den bilateralen Kontingenten die Möglichkeit bietet, die Leitlinien und grundlegenden Kriterien für die Ausarbeitung des Vorschlags der Kommission und die Erörterungen im Rat über die jährliche Anpassung des Kontingents festzulegen.

Dieses Verfahren muß insbesondere die Möglichkeit bieten,

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

²⁾ Dieser Artikel lautet wie folgt: „Etwaige Erhöhungen des Volumens des Gemeinschaftskontingents und die Zuweisung der sich daraus ergebenden zusätzlichen Genehmigungen an die Mitgliedstaaten beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission vor dem 30. November jedes Jahres.“

³⁾ KOM(81) 520 endg.

- a) die wirtschaftlichen Indikatoren auszuwählen, die bei der Festlegung des Gesamtvolumens des Kontingents zu berücksichtigen sind;
 - b) Sonderkontingente an Gemeinschaftsgenehmigungen für bestimmte Teilverkehrsmärkte einzuführen;
 - c) das Verhältnis zwischen dem Gemeinschaftskontingent und den bilateralen Kontingenten festzulegen;
 - d) festzulegen, wie die Kapazitätsauslastung der anderen Verkehrsträger berücksichtigt werden kann.
- Sobald die allgemeinen und ständigen Kriterien festgelegt sind, kann dieser Rahmen mit den erforderlichen Zahlenangaben für die etwaige Aufstockung des Kontingents durch Einzelentscheidungen ausgefüllt werden.

7. Die Festlegung und Durchführung einer solchen Maßnahme bringt es wegen der Schwierigkeit der zu behandelnden Fragen und der zwischen den verschiedenen Vorstellungen zu treffenden Entscheidung mit sich, daß die Ausarbeitung des Vorschlags der Kommission, die Beratungen des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses sowie die Entscheidungen des Rates zwangsläufig einige Zeit erfordern.

Die Kommission beabsichtigt jedenfalls, dem Rat Anfang 1983 einen Vorschlag für die Festlegung eines ständigen Verfahrens vorzulegen, das als Grundlage für die jährlichen Entscheidungen des Rates über das Gemeinschaftskontingent dienen soll.

8. Aufstockung des Gemeinschaftskontingents für 1983

Solange dieser Vorschlag nicht vorliegt, kommt nach Ansicht der Kommission für 1983 als Übergangsmaßnahme eine Lösung in Frage, die im wesentlichen das für den letztjährigen Vorschlag gewählte Verfahren übernimmt. Danach würden die 1983 zusätzlich zu gewährenden Genehmigungen, ohne dem künftigen Verfahren vorzugreifen, auf den Prognosen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten für diesen Zeitraum beruhen. Diese zusätzlichen Genehmigungen würden nach der herkömmlichen Formel 50 : 50 zugewiesen (50 % linear entsprechend der ursprünglichen Zuweisung und 50 % aufgrund der Ausnutzung der Genehmigungen dieses Mitgliedstaates). Wie beim letztjährigen Vorschlag sollen bestimmte Mitgliedstaaten aufgrund ihrer Randlage zusätzliche Genehmigungen erhalten.

9. Berechnung der Zahl der zusätzlichen Genehmigungen für 1983

Die ersten Prognosen, die im Mai 1982 aufgrund des Marktbeobachtungssystems für

1983 ausgearbeitet wurden, deuten darauf hin, daß das Aufkommen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten um 4,3 % zunehmen wird. Für 1983 ergibt das 4 212 Genehmigungen, d. h. 174 mehr.

10. Zuweisung

Die Zuweisung des Kontingents 1982 sieht folgendermaßen aus:

Belgien	10,7 % aller Genehmigungen
Dänemark	7,6 % aller Genehmigungen
Deutschland	18 % aller Genehmigungen
Griechenland	2,2 % aller Genehmigungen
Frankreich	16,2 % aller Genehmigungen
Irland	2,2 % aller Genehmigungen
Italien	14 % aller Genehmigungen
Luxemburg	2,8 % aller Genehmigungen
Niederlande	15,5 % aller Genehmigungen
Vereinigtes Königreich	10,8 % aller Genehmigungen
	100 %

Die Ausnutzung (in tkm) durch jeden Mitgliedstaat im Jahre 1981 ergab folgendes Bild:

		% aller Genehmigungen
Belgien	711 686 × 1 000 tkm oder	10,7 %
Dänemark	854 411 × 1 000 tkm oder	12,9 %
Deutschland	1 412 813 × 1 000 tkm oder	21,3 %
Griechenland	79 580 ⁴⁾ × 1 000 tkm oder	1,2 %
Frankreich	837 767 × 1 000 tkm oder	12,7 %
Irland	83 687 × 1 000 tkm oder	1,3 %
Italien	1 102 315 × 1 000 tkm oder	16,7 %
Luxemburg	137 672 × 1 000 tkm oder	2,1 %
Niederlande	978 453 × 1 000 tkm oder	14,8 %
Vereinigtes Königreich	416 948 × 1 000 tkm oder	6,3 %

Die Zuweisung der zusätzlichen Genehmigungen, die je zur Hälfte nach der heutigen Zuweisung und nach der Ausnutzung der Genehmigungen erfolgt, stellt sich wie folgt dar:

Belgien	19
Dänemark	18
Deutschland	34
Griechenland	3
Frankreich	25
Irland	3
Italien	27
Luxemburg	4
Niederlande	26
Vereinigtes Königreich	15

11. Berücksichtigung der Randlage bestimmter Mitgliedstaaten

- 11.1 Um die Nachteile zu berücksichtigen, die Mitgliedstaaten durch ihre Randlage und/oder

⁴⁾ Durch Multiplikation der Ergebnisse des 4. Quartals mit 4 berechneter Wert.

ihre Trennung von der Gemeinschaft durch einen Meeresarm entstehen, wird vorgeschlagen, das Volumen der tonnenkilometrischen Leistungen um das Ergebnis folgender Berechnung heraufzusetzen:

$60 \times$ mittlere Verzögerung infolge der Seestrecke $\times$ Beförderungsmenge

(60 entspricht der mittleren Geschwindigkeit der Fahrzeuge, wenn sie nicht zum Stillstand verurteilt wären).

Diese Berechnungsweise kommt nur für Länder mit ausreichenden statistischen Daten über die Verzögerungen, d. h. für Dänemark und das Vereinigte Königreich, in Frage. Für Irland und Griechenland wurde daher ein anderes, weiter unten beschriebenes Verfahren gewählt.

Diese Berechnungen führen zu den folgenden Ergebnissen:

Mitgliedstaat	Mittlere Verzögerung	Beförderungsmenge 1981	$60 \times$ mittlere Verzögerung $\times$ Beförderungsmenge (in 1 000 tkm)
Dänemark	1,5 Stunden ¹⁾	839 562	75 561
Vereinigtes Königreich	5 Stunden ²⁾	397 001	119 100

Anmerkungen

- 1) Der Verkehr aus Seeland wird auf 50 % des dänischen Verkehrs mit einer Verzögerung von drei Stunden geschätzt.
- 2) Über Dover-Folkstone dürften 60 %, über die anderen Häfen 40 % des britischen Gesamtverkehrs fließen. Die zugrunde gelegte Verzögerung beträgt drei bzw. acht Stunden.

Aufgrund dieser und der für die erste Zuweisung zugrunde gelegten Leistungen können folgende zusätzliche Genehmigungen zugewiesen werden:

Dänemark + 1

Vereinigtes Königreich + 2

- 11.2 Aufgrund des Beschlusses, den der Ministerrat 1981 bei der Anpassung des Gemeinschaftskontingents getroffen hat, Griechenland und Irland aufgrund ihrer besonderen Lage als Ausgleich für ihre Entfernung zusätzliche Genehmigungen zu gewähren, wird vorgeschlagen, die Zahl der diesen Ländern ursprünglich zugewiesenen neuen Genehmigungen als Übergangsmaßnahme zu verdreifachen. Dadurch würden Griechenland und Irland neun zusätzliche Genehmigungen erhalten.

12. Zusammenfassung

Genehmigungen des Gemeinschaftskontingents für 1983:

Mitgliedstaat	Stand 1982	Zusätzliche Genehmigungen für 1983 (Gesamtberechnung)	Zusätzliche Genehmigungen für die Randstaaten	1983 zusammen
Belgien	434	19		453
Dänemark	305	18	1	324
Deutschland	727	34		761
Griechenland	88	3	6	97
Frankreich	656	25		681
Irland	88	3	6	97
Italien	567	27		594
Luxemburg	111	4		115
Niederlande	626	26		652
Vereinigtes Königreich	436	15	2	453
	4 038	174	15	4 227

13. Endgültige Einführung von Gemeinschaftsgenehmigungen mit kurzer Geltungsdauer

Mit der Verordnung (EWG) Nr. 2964/79 des Rates vom 20. Dezember 1979⁵⁾ wurde versuchsweise jedem Mitgliedstaat die Möglichkeit geboten, jedes Jahr höchstens 10 % der Zahl sei-

ner Gemeinschaftsgenehmigungen in 30 Tage gültige Genehmigungen umzuwandeln. Bei dieser Umwandlung wird eine Gemeinschaftsgenehmigung durch zwölf Genehmigungen mit kurzer Geltungsdauer ersetzt.

Da der Versuchszeitraum am 31. Dezember dieses Jahres abläuft, sollten die Ergebnisse dieses Experiments ausgewertet werden.

⁵⁾ ABl. EG Nr. L 336 vom 29. Dezember 1979, S. 12

Sieben Mitgliedstaaten haben die ihnen gebotene Möglichkeit genutzt und seit 1980 ständig mehr Genehmigungen mit kurzer Geltungsdauer ausgegeben:

	1980	1981	1982
Zahl der ausgegebenen Genehmigungen mit kurzer Geltungsdauer	1284	1884	2136
Zahl der entsprechenden Gemeinschaftsgenehmigungen (zur Orientierung)	(107)	(157)	(178)

1982 haben alle Mitgliedstaaten, die diese Möglichkeit nutzen, durchschnittlich 7,2% der Gemeinschaftsgenehmigungen umgewandelt.

Nach Ansicht der Kommission hat die Gemeinschaftsgenehmigung mit kurzer Geltungsdauer das System des Gemeinschaftskontingents verbessert, wobei die bisherigen Ergebnisse darauf hindeuten, daß die Regierungen und Güterkraftverkehrsunternehmer diese Meinung teilen.

Daher wird vorgeschlagen, die mit der Verordnung (EWG) Nr. 2964/79 erlassenen Bestimmungen zu einer Dauerregelung zu machen.

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und der Verordnung (EWG) Nr. 2964/79

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:

Eine gemeinsame Verkehrspolitik muß unter anderem gemeinsame Regeln für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten umfassen. Diese Regeln sind so festzulegen, daß sie zur Verwirklichung eines gemeinsamen Marktes auf dem Gebiet des Güterverkehrs beitragen.

Das System der Gemeinschaftsgenehmigung für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten fördert die Verwirklichung eines solchen gemeinsamen Verkehrsmarktes, indem es im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr im gesamten Gebiet der Gemeinschaft den freien Dienstleistungsverkehr und die schrittweise Beseitigung der Beschränkungen bei der Zulassung von Gebietsfremden zum Markt des grenzüberschreitenden Verkehrs dadurch gewährleistet, daß es den Verkehrsunternehmen aller Mitgliedstaaten den Zugang zu diesem Markt unter gleichen Voraussetzungen und ohne Ansehen der Staatsangehörigkeit ermöglicht.

Das in der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 des Rates³⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 663/82⁴⁾, festgesetzte Kontingent muß regelmäßig angepaßt werden.

Bei einer solchen Anpassung sind der Bedarf am Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und das Erfordernis eines weiteren Zusammenwachsens der Gemeinschaft zu berücksichtigen und es ist dabei auch für ein bestimmtes Gleichgewicht zwischen Verkehrsangebot und -nachfrage zu sorgen. In diesem Sinne erscheint es angebracht, die Ergebnisse

der von der Kommission vorgenommenen Beobachtung der Verkehrsmärkte zu berücksichtigen.

Von der mit Verordnung (EWG) Nr. 2964/79 des Rates⁵⁾ versuchsweise eingeführten Regelung, wonach die Mitgliedstaaten die Umwandlung von Gemeinschaftsgenehmigungen in Genehmigungen mit kurzer Geltungsdauer beantragen können, ist reger Gebrauch gemacht worden. Sie sollte daher als Dauerregelung fortgelten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

In Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 erhalten die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:

- „1. Das Gemeinschaftskontingent umfaßt 4 227 Genehmigungen.
2. Die Zahl der jedem Mitgliedstaat zugewiesenen Gemeinschaftsgenehmigungen wird wie folgt festgesetzt:

Belgien:	453 “
Dänemark:	324 “
Deutschland:	761 “
Griechenland:	97 “
Frankreich:	681 “
Irland:	97 “
Italien:	594 “
Luxemburg:	115 “
Niederlande:	652 “
Vereinigtes Königreich:	453 “

Artikel 2

In Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2964/79 wird der zweite Absatz aufgehoben.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1983 in Kraft.

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

¹⁾ ABl. EG Nr. ...

²⁾ ABl. EG Nr. ...

³⁾ ABl. Nr. L 357 vom 29. Dezember 1976, S. 1

⁴⁾ ABl. Nr. L 78 vom 24. März 1982, S. 2

⁵⁾ ABl. Nr. L 336 vom 29. Dezember 1979, S. 12

Bericht des Abgeordneten Feinendegen

Der in der Anlage enthaltene Verordnungsvorschlag wurde gemäß § 93 der Geschäftsordnung durch Drucksache 9/2009 vom 30. September 1982 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 1. Dezember 1982 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 4 036 Genehmigungen.

Die EG-Kommission möchte das Gemeinschaftskontingent auf 4 227 Genehmigungen anheben. Davon sollen 34 Genehmigungen auf die deutsche Seite 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 den Drucksachen 8/1243, 8/3365, 9/154 und 9/1165 geschehen ist. Die Aufstockung des Gemeinschaftskontingentes ist ein weiterer Schritt in Richtung Liberalisierung des Verkehrsmarktes, der nur vertretbar ist, wenn vorher Fortschritte auf dem Gebiet der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen gemacht worden sind. Nur bei vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen ist ein sinnvoller Leistungswettbewerb zwischen deutschen und ausländischen Güterkraftverkehrsunternehmen auf dem internationalen Verkehrsmarkt möglich. Solange diese Voraussetzung nicht erfüllt ist, 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.

Bonn, den 1. Dezember 1982

Feinendegen

Berichterstatler