

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 9/2036 Nr. 16 —

Vorschlag zu einer Verordnung des Rates über die Preisbindung
im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten
»EG-Dok. Nr. 9458/82«

A. Problem

Im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zwischen den EG-Mitgliedstaaten gelten zur Zeit obligatorische Margentarife. Die EG-Kommission schlägt vor, statt dessen unverbindliche Preisempfehlungen in Form von Referenztarifen einzuführen.

B. Lösung

Ablehnung des Vorschlages

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, bei den bevorstehenden Beratungen über den anliegenden Verordnungsvorschlag in Brüssel darauf hinzuwirken, daß das bestehende System von obligatorischen Margentarifen nicht durch die generelle Einführung eines bisher nur in einigen Mitgliedstaaten praktizierten Referenztarifsystems in Frage gestellt wird.

Bonn, den 1. Dezember 1982

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Hinsken
Vorsitzender	Berichterstatter

Vorschlag zu einer Verordnung des Rates über die Preisbildung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

Begründung

I. Allgemeine Überlegungen

1. Die Kommission legt hiermit den Entwurf zu einem neuen System der Preisbildung vor, das ab 1. Januar 1984 im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf der Straße innerhalb der Gemeinschaft gelten soll. Mit der Vorlage dieses Entwurfes ist sich die Kommission bewußt, daß der Rat damit erneut gehalten ist, eine Entscheidung zu einem der Grundprobleme der gemeinsamen Verkehrspolitik zu treffen. Tatsächlich stellt dieses System der Preisbildung einen wesentlichen Beitrag dar zur Wahrung einer hochwertigen Organisation der Verkehrsmärkte und zur Gemeinschaftspolitik überhaupt.

Der Vorschlag der Kommission beruht einmal auf der Konzeption, die sie in der Verkehrspolitik vertritt, und zum anderen auf den Erfahrungen, die sie aus der Anwendung der Verordnungen des Rates Nr. 1174/68 und Nr. 2831/77 gewonnen hat. Außerdem hat die Kommission die Stellungnahme der betroffenen sozialökonomischen Kreise eingeholt, und sie hat ihren Straßentarifausschuß konsultiert.

2. Die fundamentale wirtschaftspolitische Motivierung, die dem Vorschlag zugrunde liegt, braucht an dieser Stelle nicht ausführlich dargelegt zu werden; sie ist auch für diesen Bereich weitgehend bekannt. Nach Auffassung der Kommission sind die Argumente und Tatsachen, die sich gegen ein nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen funktionierendes System der Preisbildung anführen ließen, keineswegs überzeugend. Allein die freie, im Rahmen eines geordneten Wettbewerbs auf dem Markte erfolgende Preisbildung bietet ein objektives Instrumentarium zur Beschaffung von Informationen und zur richtigen Orientierung der Marktpartner; sie kann nicht ersetzt werden durch irgendwelche verwaltungsmäßigen Zwänge, welchen Grad der Vervollkommnung diese im übrigen auch erreichen mögen.
3. Die praktischen Erfahrungen, die sich aus dem seit dem Jahre 1968 bestehenden Tarifsysteem ergeben haben, bestätigen die allgemeinen Gedankengänge, die oben dargelegt wurden. Diese Erfahrungen haben einerseits gezeigt, daß eine obligatorische Tarifierung weder unter den heute geltenden Umständen noch für zukünftige Gegebenheiten ernsthaft ins Auge gefaßt werden kann als ein Instrument der gemeinsamen Preispolitik für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr. Andererseits haben

diese praktischen Erfahrungen auch die Gründe dafür erkennen lassen, warum das zur Zeit geltende System der Referenztarife die mit ihm angestrebten Zielsetzungen nicht voll erfüllen konnte, und diejenigen Punkte aufgezeigt, bei denen dieses System verbessert werden muß.

- 3.1 Das Experiment der obligatorischen bilateralen oder multilateralen Tarife ist in erster Linie aus den nachstehend aufgeführten Gründen gescheitert:
 - Die unzureichenden Fortschritte, die in Richtung auf die Wirtschafts- und Währungsunion erzielt wurden, und die Unterschiede, die sich daraus für die Kostenentwicklung der Verkehrsunternehmer in den verschiedenen Mitgliedstaaten ergeben, wirken sich dahin gehend aus, daß von vornherein jeder Versuch zum Scheitern verurteilt ist, der darauf abzielt, die Preisbildung in obligatorische Tarife einzuspannen, die für die betroffenen Verkehrsmärkte zwingend sein sollen.
 - Die häufigen Währungsschwankungen haben die Fixierung einer einheitlichen, verbindlichen Tarifmarge schwierig gemacht.
 - Im Laufe der Jahre hat man immer wieder feststellen können, daß in den meisten Fällen die Marktkräfte stärker sind als alle Preisregelungen, die von oben auferlegt werden.
 - Die heute geltenden Tarife, die nach dem „klassischen“ Modell gebildet wurden, sind überholt durch die strukturell/technischen Veränderungen in der Verkehrswirtschaft; man kann hierzu beispielsweise auf den kombinierten Verkehr und auf die „logistischen“ Leistungen verweisen.
- 3.2 Im übrigen hat die Erfahrung folgendes gezeigt:
 - Der Einfluß dieser Tarife als Obligatorium auf das tatsächliche Preisniveau ist sehr gering; praktisch gesehen haben die obligatorischen Tarife in den meisten Fällen wie Preisempfehlungen gewirkt;
 - die Kontrolle der obligatorischen Tarife macht es notwendig, daß man Verwaltungsapparate aufbaut, die sehr schwerfällig und sehr kostspielig sind; sie haben auch eine Erhöhung der Kosten der Verkehrsleistungen zur Folge und finden somit Niederschlag im Niveau der Preise, die für die Kundschaft gelten;

- die Effizienz dieser Kontrollmaßnahmen bleibt selbst in den Staaten, wo sie effektiv durchgeführt werden, fragwürdig, insbesondere angesichts der Vielzahl von Unternehmen und Beförderungsvorgängen, die zu kontrollieren wären.

3.3 Die Kommission verkennt nicht die Anliegen bestimmter Wirtschaftskreise und auch Regierungsstellen, denen es darum geht, ein System der obligatorischen Tarife zu verteidigen.

Ihnen gegenüber ist jedoch zu bedenken, daß die allgemeinen Zielsetzungen des Vertrages von Rom eine freie Wettbewerbsordnung postulieren und dies vor allem im Interesse der Allgemeinheit. Nimmt man weiter die Erfahrungen hinzu, auf die man in den letzten Jahren zurückblicken kann, dann liegt auf der Hand, daß die obligatorischen Tarife einerseits den Grundprinzipien des Vertrages selber zuwiderlaufen und zum anderen nicht in der Lage sind, dauerhafte und wirkungsvolle Lösungen zu bieten, selbst nicht für die Probleme ruinöser Konkurrenz und sonstiger Wettbewerbsverzerrungen.

Die Lösung dieser Probleme muß auf Ebenen gesucht werden, die der Preisbildung vorgelagert sind, und zwar mit Maßnahmen, die dazu geeignet sind, den Ursachen Einhalt zu gebieten, die für die Verschlechterung der Marktlage maßgebend sind.

3.4 Ein System der *Preisempfehlungen* in Form von Referenztarifen ist in den Augen der Kommission das angemessenste Instrument, um einen Beitrag zu leisten zur Schaffung einer Atmosphäre gesunden Wettbewerbs.

- Ein solches System bietet die Voraussetzungen dafür, daß die Preisbildung positiv beeinflußt werden kann, weil es für die Verkehrsunternehmer, insbesondere kleingewerblicher Struktur, die Hinweise liefert, die sie benötigen für eine korrekte Kalkulation der Beförderungspreise.
- Ein solches System macht die Schaffung eines schwerfälligen und kostspieligen Kontrollapparates unnötig.
- Ein solches System fördert das Zustandekommen eines echten Gespräches zwischen Verkehrsunternehmern und Verkehrsnutzern über die Mittel und Wege für ein System der vertraglichen Preisgestaltung als des optimalen Instruments gegen einen Zusammenbruch des Verkehrspreismechanismus.

Die Erfahrung zeigt jedoch, daß das System, wie es im Jahre 1977 eingeführt worden ist, nicht allen Erwartungen entsprochen hat; als Erklärung dafür dürften sich die beiden nachstehenden Gründe anführen lassen:

- Die bilateralen und multilateralen Tarife haben praktisch zu einem einheitlichen System der Preisempfehlungen für alle Beförderungsvorgänge zwischen den ursprüngli-

chen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und den neuen Mitgliedstaaten sowie zwischen den letzteren geführt. Diese Lösung stieß aber auf die gleichen Schwierigkeiten wie das System der obligatorischen Tarife, die ebenfalls auf bilateraler und multilateraler Ebene erstellt wurden.

- Die Methodik, die bei der Aufstellung der Tarife befolgt wurde, hat teilweise zu Preisen geführt, die sich allzuweit von der Realität des Marktes entfernen.

Die Kommission ist der Ansicht, daß mit Hilfe bestimmter Korrekturen am gegenwärtigen System dessen negative Folgen vermieden werden können; sie meint infolgedessen, daß im Gegensatz zum System der obligatorischen Tarife das Experiment der Preisempfehlungen weiter verfolgt werden sollte.

4. Im Laufe der Vorbereitungsarbeiten zu diesem Vorschlag haben einige Regierungssachverständige die Auffassung vertreten, eine Liberalisierung im Tarifwesen würde ihrer Meinung nach zu einem Zusammenbruch des Preisgefüges und zu dem Auftreten von Dumpingpreisen führen. Um solchen Befürchtungen entgegenzukommen, sieht der Vorschlag die Möglichkeit vor, daß auf bilateraler oder multilateraler Ebene in Ergänzung der Referenztarife *obligatorische Mindesttarife* festgesetzt werden können.

Nach dem Vorschlag wird es möglich sein, solche obligatorischen Tarife als dauernde Maßnahmen vorzuschreiben. Die Kommission ist jedoch der Ansicht, daß obligatorische Tarife behutsam eingeführt werden und auf das unbedingt Notwendige beschränkt bleiben sollten. Diese obligatorische Tarifierung sollte also begrenzt werden:

- in zeitlicher Hinsicht,
- auf bestimmte Verkehrsrelationen,
- auf bestimmte Güterkategorien.

Falls solche Tarife nicht als Ausnahmeregelung nach Maßgabe und der Art der Schwierigkeiten, auf die man stößt, eingeführt werden, sieht der Vorschlag die Möglichkeit vor, Vereinbarungen abzuschließen über Beförderungspreise, die unterhalb der obligatorischen Mindestpreise bleiben. In einem solchen Falle würde tatsächlich ein echter Bedarf für ein solches Instrument gegeben sein, das die Funktion eines „Sicherheitsventils“ zu erfüllen hätte.

5. Die Kommission hat zu dieser neuen Konzeption für die Preisbildung im internationalen Güterkraftverkehr die interessierten Wirtschaftskreise und ihren Straßenverkehrstarifausschuß konsultiert; außerdem hat sie auf wissenschaftliche Studien zurückgegriffen¹⁾.

¹⁾ Referenztarife für den Güterverkehr, von Professor Dr. R. Willeke, Dozent Dr. H. Baum, Dr. W. Hoener (Sammlung Studien: Reihe Verkehr, Nr. 6. Veröffentlichung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften).

Die Vertreter der Verkehrsnutzer und des Verkehrshilfsgewerbes haben erklärt, sie seien unter bestimmten Bedingungen mit dem Wesenskern einer solchen Konzeption einverstanden. Die Vertreter des Straßengüterverkehrs haben insbesondere die Tatsache kritisiert, daß das geplante System zu wenig obligatorische Elemente für die Preisbildung enthalte. Im Rahmen des Straßenverkehrstarifausschusses haben die Experten von fünf Mitgliedstaaten für die Beibehaltung des augenblicklich geltenden Systems mit obligatorischen Tarifen votiert; die von fünf anderen Mitgliedstaaten haben sich gegen die Aufrechterhaltung solcher Preisbindungen ausgesprochen.

Angesichts der unterschiedlichen zum Ausdruck gekommenen Meinungen, die hier nur kurz geschildert wurden, ist die Kommission sich darüber klar, auf welche Schwierigkeiten ihr Vorschlag stoßen wird.

6. Trotzdem legt sie Wert darauf, nochmals zu bekräftigen, daß ihrer Auffassung nach und unter Berücksichtigung ihrer Erfahrungen ein System der freien Preisbildung im Bereich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf der Straße die optimale Lösung darstellen würde. Die hier vorgeschlagene Kombination, wonach als allgemeine Regel Preisempfehlungen in Form von Referenztarifen gelten sollen, aber freigestellt wird, daneben obligatorische Mindesttarife einzuführen, darf als ein Schritt in Richtung auf dieses Ziel angesehen werden.

Referenztarife

7. Referenztarife haben einen indikativen Charakter und führen weder zu einer Einschränkung der Handlungsfreiheit noch zu einer Minderung der Eigenverantwortlichkeit der Unternehmen bei der Preisbildung. Sie haben eine neutrale Funktion zur Information und zur Hilfestellung bei der Vereinbarung der Preise zwischen Verkehrsunternehmen und Verkehrsnutzer.

Diese Tarife sollen jeweils *für einen Mitgliedstaat* erstellt und für alle Beförderungen gelten, die in dem betreffenden Staat ihren *Ausgangspunkt* haben, unabhängig von der Nationalität des betreffenden Verkehrsunternehmers.

Mit dieser Konzeption würde man von dem heute geltenden Grundsatz der „Bilateralität“ wegkommen; dies bietet die folgenden Vorteile:

- Die Anzahl der Tarife für die gesamte Gemeinschaft wird begrenzt: Es gibt nur noch zehn Tarife, während die Zahl der bilateralen Tarife 45 erreichen konnte. Die neuen Tarife sind daher leichter bekanntzumachen und einzusehen.
- Da die Erstellung der Preisempfehlungen wie auch deren Änderung im Rahmen des betreffenden Mitgliedstaates erfolgt, wird eine große Flexibilität und eine rasche Durchführung beider Vorgänge gewährleistet.

- Die bisher unausweichlichen Schwierigkeiten, wie sie sich im Zusammenhang mit der Änderung der Währungsparitäten ergaben, werden vermieden, denn jeder Tarif wird in einer einzigen Währung aufgestellt, der des Ursprungslandes. Wenn die Beteiligten eine andere Währungseinheit wählen wollen, kann zu den Tageskursen des Marktes umgerechnet werden.
- Die Möglichkeiten für das Aufkommen von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Mitgliedstaaten sowie alle damit zusammenhängenden Folgeerscheinungen für das Verfahren der Tariffestsetzung und die Schiedsfunktion der Kommission werden ausgeschaltet.

Obligatorische Mindesttarife

8. Die Mindestpreise, wie sie sich aus diesen Tarifen ergeben, sind gegenüber jedem Beteiligten an einem Beförderungsvertrag verbindlich, unabhängig von dessen Nationalität, und zwar auf allen betroffenen Verkehrsverbindungen.

Die Aufstellung solcher Mindesttarife sollte in der zeitlichen Geltungsdauer oder auf bestimmte Güterarten beschränkt werden. Diese Beschränkungen sollten je nach der Art der Schwierigkeiten bemessen werden, die sich auf dem betreffenden Verkehrsmarkt oder Teilmarkt ergeben. Wenn von solchen Beschränkungen nicht Gebrauch gemacht wird, muß es unter bestimmten Bedingungen möglich sein, Sonderabmachungen abzuschließen über Beförderungsentgelte, die unter dem obligatorischen Mindesttarif liegen.

Das Niveau der Mindesttarife und die Abänderung dieses Niveaus sind auszurichten an den variablen Kosten typischer Beförderungsleistungen in den betreffenden Verkehrsrelationen.

9. Sowohl im Hinblick auf die Referenztarife als auch bei den obligatorischen Mindesttarifen haben die Berufsorganisationen, die die Straßenverkehrsunternehmen, die Verkehrsnutzer und das Hilfsgewerbe repräsentieren, eine wesentliche Rolle zu spielen bei der Ausarbeitung und der Entwicklung des Preisbildungssystems.
10. Die Kommission nimmt zur Durchführung der Aufgaben, die ihr in diesem Rahmen für die Bildung der Beförderungsentgelte und -bedingungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf der Straße übertragen sind, die Unterstützung durch einen Tarifausschuß in Anspruch, wie er in der Verordnung vorgesehen ist.

II. Besondere Überlegungen

Artikel 1

In diesem Artikel wird klargestellt, auf welche Beförderungsvorgänge sich die Verordnung bezieht.

Die Verordnung gilt somit für alle Beförderungen auf der Straße zwischen den Mitgliedstaaten, einschließlich des Durchgangsverkehrs durch Drittländer oder der Beförderungen ohne Frachtenbruch über See, auf der Schiene oder Wasserstraße (Beispiel: Straßenverkehr — Seeverkehr „Roll-on/Roll-off“).

Im übrigen erscheint es angezeigt, bestimmte Beförderungen von jeder tarifarischen Regelung freizustellen, soweit sie lediglich eine geringe wirtschaftliche Bedeutung haben (beispielsweise wegen geringen Gewichtes, kurzer Entfernungen), oder auch, weil sie besondere Bedingungen aufweisen (es handelt sich hier um bestimmte Beförderungen, die in den Anhängen I und II zur Ersten Richtlinie des Rates zur Aufstellung bestimmter gemeinsamer Regeln für die grenzüberschreitenden Beförderungen aufgeführt sind), oder endlich, weil sich technische Schwierigkeiten einer Tariffestsetzung in den Weg stellen (bei Beförderungen lebender Tiere oder bei außergewöhnlichen Beförderungsvorgängen).

Artikel 2

Hier wird das allgemeine Grundprinzip der Verordnung herausgestellt (Preiseempfehlungen), und es wird dargelegt, welche Optionsmöglichkeiten bestehen (obligatorische Mindesttarife zur Ergänzung der Referenztarife).

Artikel 3

Hier wird darauf hingewiesen, daß die Referenztarife lediglich Anhaltspunkte für die Bildung der Beförderungspreise geben; Verkehrsunternehmer und Verkehrsnutzer behalten freie Hand, um sich auf Preise zu einigen, die der Marktlage und ihren eigenen Interessen entsprechen.

Artikel 4

Die Referenztarife sind auf dem Grundsatz aufgebaut, daß es jeweils nur einen einzigen Tarif gibt für alle Beförderungen, die von einem Mitgliedstaat ausgehen, unabhängig davon, welcher Nationalität der betreffende Verkehrsunternehmer angehört.

Artikel 5 und 6

Damit die Referenztarife eine effektive Resonanz finden können, müssen sie der Marktsituation so eng wie möglich angepaßt sein, gleichzeitig aber die Vereinbarung solcher Beförderungsentgelte ermöglichen, die nicht nur die Kosten der Verkehrsunternehmen decken, sondern für diese auch einen angemessenen Gewinn bringen, der schließlich der Zweck jeder gewerblichen Unternehmung ist.

Die Verkehrsvorgänge sind heute durch eine ständig zunehmende Vielfältigkeit und Spezialisierung gekennzeichnet; damit wird auch eine sinnvolle Differenzierung des Tarifgefüges unumgänglich. Eine solche Differenzierung erweist sich für die Referenztarife als unumgänglich, damit diese ihrer Funktion als Indikator für die Preisbildung auf den verschiedenen Märkten wirklich gerecht werden können.

Artikel 7

Dieser Artikel enthält Verfahrensvorschriften für die Aufstellung von Entwürfen für Referenztarife.

Es bleibt den Verkehrsunternehmen selbst überlassen, auf dem Wege über ihre eigenen Berufsorganisationen und unter Konsultierung der anderen interessierten Wirtschaftszweige die zu empfehlenden Tarife zu entwerfen.

Die Vorlage dieser Tarifentwürfe bei den Regierungen der Mitgliedstaaten und bei der Kommission ist unumgänglich, damit die Einhaltung dieser Verordnung und anderer damit zusammenhängender Regelungen gewährleistet wird.

Die Veröffentlichung der Referenztarife erfolgt durch die Berufsorganisationen, sofern seitens der Kommission oder der Mitgliedstaaten keinerlei Einwände gegen die Entwürfe geltend gemacht werden.

Artikel 8

Ein verhältnismäßig bindender Zeitplan für die Überprüfung der Tariflage ist unerlässlich, damit sich ein enger Zusammenhang wahren läßt in der Entwicklung von Referenztarifen, Marktlage und Kosten.

Artikel 9

Für den Fall, daß die Verhandlungen zwischen den Berufsverbänden über die Erstellung oder Abänderung eines Tarifs scheitern sollten, erscheint es zweckmäßig, die Verantwortung für die Aufstellung oder Abänderung des Tarifs auf den Mitgliedstaat zu übertragen, von dem die Beförderungsvorgänge, für die der betreffende Tarif gelten soll, ihren Ausgang nehmen.

Artikel 10

Hier werden die Bedingungen festgestellt, unter denen obligatorische Mindesttarife eingeführt werden können:

- Ein Abkommen darüber zwischen den beteiligten Mitgliedstaaten ist unerlässlich.
- Diese Mindesttarife stellen eine Ergänzung der Referenztarife dar.

Artikel 11

Die Tarifbindung gilt sowohl für die Verkehrsunternehmen wie für die Verkehrsnutzer und das Verkehrshilfsgewerbe, denen für Verstöße eine gemeinsame Verantwortung zukommt.

Die Möglichkeit zu einer Differenzierung der obligatorischen Tarife ergibt sich wie bei den Referenztarifen aus der Notwendigkeit, die ständig wachsende Differenzierung der Verkehrsleistungen in das Tarifsysteem zu transponieren. Die in den Tarifen enthaltenen Frachtsätze sind in der Währung derjenigen Länder ausgedrückt, die sich darauf geeinigt haben, daß solche obligatorischen Tarife eingeführt werden.

Artikel 12

Damit diese Tarife dem Charakter von Mindesttarifen entsprechen, muß ihre Aufstellung oder Abänderung auf der Grundlage der variablen Kosten für die Verkehrsleistungen erfolgen.

Artikel 13

Wenn die Aufstellung von obligatorischen Tarifen nicht in der Zeitdauer oder auf bestimmte Verkehrsarten beschränkt ist, besteht die Möglichkeit, Sonderabmachungen zwischen Verkehrsunternehmern und Verkehrsnutzern abzuschließen für die Durchführung von Beförderungen zu einem Preis, der unter dem obligatorischen Mindestpreis liegt. Damit jedoch vermieden wird, daß diese Möglichkeit zu einer systematischen Umgehung der Bestimmungen dieser Verordnung ausartet, darf auf solche Verträge nur dann zurückgegriffen werden, wenn besondere Gegebenheiten vorliegen und wenn sichergestellt ist, daß es nicht zu einer Verschlechterung der finanziellen Geschäftsergebnisse des Verkehrsunternehmers kommt. Eine nachträgliche (a posteriori) Kontrolle durch die Mitgliedstaaten ist vorgesehen.

Artikel 14

In diesem Artikel sind die Verfahrensvorschriften für die Aufstellung und die Abänderung der obligatorischen Mindesttarife festgelegt.

Die Kommission nimmt in beratender Funktion an den entsprechenden Verhandlungen teil, damit auch auf diese Weise die Einhaltung der Gemeinschaftsvorschriften gewährleistet wird.

Ein Zeitplan für die Anpassung ist vorgesehen, aus den gleichen Gründen wie für die Referenztarife.

Artikel 15

Es wurde als zweckmäßig erachtet, ein Schiedsverfahren vorzusehen für den Fall, daß es bei der Aufstellung oder der Abänderung eines Tarifes zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den Mitgliedstaaten kommt. Die Rolle des Schiedsrichters fällt dann der Kommission zu, der bei dieser Aufgabe der Tarifausschuß zur Seite steht. Ein solches Schiedsverfahren war bereits in der nunmehr auslaufenden Tarifverordnung (EWG) Nr. 2831/77 vorgesehen.

Artikel 16

Damit die Kommission und die zuständigen Dienststellen in den Mitgliedstaaten ihre Aufgabe

erfüllen können, die darin besteht, die Entwicklung der Verkehrsmärkte im Interesse der Allgemeinheit zu verfolgen, müssen sie über die Möglichkeit verfügen, Informationen zu erhalten über die Preise, die tatsächlich im Rahmen des Tarifsystems gezahlt werden.

Artikel 17

Der in diesem Artikel vorgesehene Tarifausschuß besteht bereits im Rahmen der geltenden Verordnung (EWG) Nr. 2831/77. Die Bedingungen, unter denen er tätig geworden ist, sind zufriedenstellend, und die Unterstützung, die er der Kommission zuteil werden ließ, war sehr positiv.

Artikel 18

Die Ausführung dieser Verordnung erfordert es, daß die Mitgliedstaaten entsprechende Maßnahmen treffen, sei es in gesetzgeberischer Form, sei es im verwaltungsmäßigen Rahmen. Dabei kommt es darauf an sicherzustellen, daß diese Maßnahmen rechtzeitig getroffen werden.

Die Ausführungsmaßnahmen, die ein Mitgliedstaat in Erwägung zieht, werden zunächst der Kommission mitgeteilt, die hierzu die anderen Mitgliedstaaten konsultieren kann, entweder auf ihre eigene Initiative hin oder auf Verlangen eines Mitgliedstaates.

Es versteht sich von selbst, daß die Mitgliedstaaten sich gegenseitig sowie auch der Kommission Hilfe leisten, damit eine richtige Anwendung des Systems der Referenztarife und der obligatorischen Mindesttarife gewährleistet wird. Bei den letztgenannten muß die Schaffung von Kontrolleinrichtungen sowie die Einführung von Sanktionen sichergestellt werden, und zwar gemeinsam durch die betroffenen Mitgliedstaaten, damit die Wirksamkeit dieser Maßnahmen verbessert werden kann.

Artikel 19

Keine Bemerkungen

Artikel 20

Damit ein reibungsloser Übergang von dem System, das sich aus der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 ergeben hat, zu dem neuen System ermöglicht wird, ist vorgesehen, daß die geltenden Referenztarife bis zum Inkrafttreten der Bestimmungen dieser Verordnung Geltung behalten.

Die obligatorischen Tarife werden provisorisch in Referenztarife umgewandelt. Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung unter den vorgesehenen Bedingungen obligatorische Mindesttarife einzuführen.

Artikel 21

Keine Bemerkungen

Vorschlag zu einer Verordnung des Rates über die Bildung der Beförderungsentgelte 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,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Eine Politik der Beförderungsentgelte und -bedingungen stellt einen wichtigen Aspekt der gemeinsamen Verkehrspolitik dar, deren Ausführung durch die Mitgliedstaaten der Vertrag vorsieht. Die Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über die Bildung der Beförderungsentgelte und -bedingungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten³⁾ sieht in Artikel 21 vor, daß der Rat auf Vorschlag der Kommission spätestens bis zum 31. Dezember 1982 über die künftige Regelung auf diesem Gebiet entscheidet.

Die Marktordnung für den Güterverkehr auf der Straße muß nach marktwirtschaftlichen Regeln konzipiert sein, damit eine optimale Nutzung der Produktionsfaktoren gewährleistet bleibt. Diese Konzeption umfaßt auch die Preisordnung für den internationalen Güterkraftverkehr.

Dementsprechend muß die Vereinbarung der Preise grundsätzlich allein in den Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen fallen und nicht in den der Behörden, die obligatorische Tarife festlegen. Im Hinblick auf die Struktur der betroffenen Märkte erscheint es jedoch angezeigt, die Preisbildung gemäß jenem Prinzip mittels eines Tarifsystems zu erleichtern.

Referenztarife entsprechen diesen Forderungen; sie lassen den Unternehmen die endgültige Entscheidung über die Preisbildung im Einzelfall, geben ihnen aber gleichzeitig nützliche Informationen für Geschäftsverhandlungen; auf diese Weise wird die Transparenz der Märkte verbessert und die Wettbewerbsstellung vor allem der kleinen und mittleren Unternehmen gestärkt.

Die Referenztarife müssen deshalb die Kosten der entsprechenden Verkehrsleistungen und die Marktsituation berücksichtigen.

Da die Referenztarife nur Empfehlungscharakter haben, kann die Aufstellung der Tarifentwürfe als Aufgabe den interessierten Wirtschaftskreisen übertragen werden.

Allerdings muß ein Ausgleich gefunden werden zwischen der Wahrung des Allgemeininteresses und der Zweckmäßigkeitserwägung, daß den interessierten Wirtschaftskreisen die Verantwortung für die Aufstellung von Tarifen überlassen wird; deshalb müssen die Entwürfe zu Referenztarifen der Kommission und den Mitgliedstaaten vorgelegt werden.

Damit ein enger Zusammenhang zwischen den Referenztarifen und der Wirtschaftsentwicklung gewahrt wird, ist es unerlässlich, einen Zeitplan für die Überprüfung der Tarife im Hinblick auf deren etwaige Anpassung festzulegen.

Die Lage auf bestimmten Verkehrsverbindungen kann es rechtfertigen, daß obligatorische Mindesttarife eingeführt werden, insbesondere um einen Zusammenbruch des normalen Preisgefüges zu vermeiden; die Aufstellung solcher Tarife soll jedoch nur im Rahmen bilateraler oder multilateraler Abkommen zwischen den Regierungen erfolgen können.

Damit die Einhaltung dieser obligatorischen Mindesttarife sichergestellt wird, ist es notwendig, daß sie für alle betroffenen Marktteilnehmer gleichermaßen Geltung haben, d. h. sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch für die Verkehrsnutzer und das Verkehrshilfsgewerbe.

Damit die obligatorischen Mindesttarife neben den Referenztarifen ihre Funktion, eine anormale Verschlechterung der Lage auf bestimmten Verkehrsmärkten und Dumpingzustände zu vermeiden, erfüllen können, müssen sie das Niveau der variablen Kosten der betroffenen Verkehrsleistungen berücksichtigen. Aus dem gleichen Grunde sollten sie zeitlich oder auf bestimmte Verkehrsarten begrenzt bleiben.

Diese Tarife müssen aufgestellt, angepaßt und veröffentlicht werden nach den einschlägigen Bestimmungen der nationalen Rechtssysteme, um die Abwicklung dieser drei Operationen zu erleichtern.

Wenn die obligatorischen Tarife ohne Begrenzung in der Zeit oder im Anwendungsbereich eingeführt werden, muß es möglich sein, besondere Marktverhältnisse durch den Abschluß von Sondervereinbarungen unter bestimmten Bedingungen und mit Beförderungsentgelten unterhalb der Mindestsätze der obligatorischen Tarife zu berücksichtigen.

Allgemein muß gewährleistet sein, daß die Preisentwicklung auf den Märkten des internationalen Güterkraftverkehrs im Auge behalten werden kann.

¹⁾ ABl. EG ...

²⁾ ABl. EG ...

³⁾ ABl. EG Nr. L 334 vom 24. Dezember 1977, S. 22

Es empfiehlt sich, bei der Kommission einen Tarifausschuß zu bilden, der diese bei der Durchführung dieser Verordnung unterstützt.

Für die obligatorischen Mindesttarife sind eine wirksame Kontrolle ihrer Einhaltung sowie angemessene Sanktionen bei Verstößen unerläßliche Maßnahmen im Rahmen der Ausführung dieser Verordnung —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten einschließlich der Beförderungen von Gütern, die unter den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl fallen, mit Ausnahme der Beförderungen, die im Anhang dieser Verordnung aufgezählt sind. Die Verordnung gilt auch dann, wenn das Gut auf einer Teilstrecke durch ein Drittland oder ohne Umladung auf dem Fahrzeug zur See, mit der Eisenbahn oder auf Binnenwasserstraßen befördert wird.

Artikel 2

1. Die Entgelte für Beförderungen gemäß Artikel 1 unterliegen einem System von Referenztarifen.
2. Zwei oder mehr Mitgliedstaaten können im gegenseitigen Einvernehmen die Referenztarife durch obligatorische Tarife im Sinne des Artikels 10 ergänzen.

Referenztarife

Artikel 3

Die Referenztarife sind Preisempfehlungen. Sie geben Hinweise für die Bestimmungen der Beförderungsentgelte, die die Verkehrsnutzer und die Verkehrsunternehmen je nach der Marktlage und nach ihren eigenen Interessen vereinbaren können.

Artikel 4

Das System der Referenztarife besteht für jeden Mitgliedstaat aus einem einzigen Tarif, der auf alle Beförderungen mit Abgangsort in diesem Staat anwendbar ist, ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers oder das Zulandsland des Fahrzeugs.

Artikel 5

1. Die Referenztarife werden als allgemeine oder als Sondertarife aufgestellt.

2. Die Referenztarife enthalten Frachtsatzzeiger sowie alle sonstigen Regeln, die für die Berechnung des Beförderungsentgelts erforderlich sind. Die Frachtsatzzeiger sind in der Währung des Landes ausgedrückt, in dem die Beförderung beginnt.
3. Jeder Referenztarif soll, soweit erforderlich, differenziert werden, um den Besonderheiten der einzelnen Verkehrsleistungen Rechnung zu tragen und um darauf hinzuwirken, daß im Einzelfall Beförderungsentgelte gebildet werden, die nicht zu stark von den Referenztarifen abweichen.

Artikel 6

Die Referenztarife werden erstellt unter Berücksichtigung

- der Durchschnittskosten für entsprechende Beförderungsleistungen, einschließlich der Werbe- und Abfertigungskosten sowie eines angemessenen Gewinns;
- der Lage und der voraussichtlichen Entwicklung auf den betroffenen Märkten.

Artikel 7

1. Die Berufsorganisationen des Güterkraftverkehrs der betreffenden Mitgliedstaaten stellen die Entwürfe für die Einführung oder Änderung der Referenztarife auf.
2. Die Berufsorganisationen nach Absatz 1 konsultieren die repräsentativen Organisationen der Verkehrsnutzer und des Verkehrshilfsgewerbes.
3. Nach Ablauf einer Frist von 30 Tagen nach Eingang der Entwürfe bei den repräsentativen Organisationen der Verkehrsnutzer und des Verkehrshilfsgewerbes übermitteln die Berufsorganisationen des Güterkraftverkehrs die Entwürfe zusammen mit den etwaigen Stellungnahmen der angehörten Verbände und ihren eigenen Bemerkungen hierzu an die Regierungen, die unverzüglich die Kommission darüber unterrichten.
4. Der betroffene Mitgliedstaat und die Kommission können innerhalb einer Frist von 60 Tagen nach Eingang des Entwurfes gegen die Einführung der Maßnahmen Einspruch erheben. Erhebt die Kommission oder der betroffene Mitgliedstaat keinen Einspruch gegen die Einführung der Maßnahmen, so sorgen die Berufsorganisationen des Güterkraftverkehrs dafür, daß die Maßnahmen in den Tarifanzeigern und in der Fachpresse veröffentlicht werden.

Artikel 8

Die Berufsorganisationen des Güterkraftverkehrs erstellen die Referenztarife innerhalb einer Frist von 90 Tagen nach dem Inkrafttreten dieser Verord-

nung; innerhalb des auf das Jahr ihrer Aufstellung oder ihrer letzten Änderungen folgenden Jahres werden die Tarife im Hinblick auf ihre etwaige Anpassung überprüft.

Artikel 9

Wenn die Berufsorganisationen des Güterkraftverkehrs innerhalb der in Artikel 8 aufgeführten Fristen die Referenztarife nicht aufstellen oder ändern, hat der betroffene Mitgliedstaat selbst innerhalb angemessener Frist die Referenztarife aufzustellen oder abzuändern und die amtliche Veröffentlichung zu besorgen.

Obligatorische Mindesttarife

Artikel 10

Zwei oder mehr Mitgliedstaaten können für Beförderungsfälle, deren Abgangs- und Bestimmungsorte auf ihrem Gebiet gelegen sind, die Referenztarife durch obligatorische Mindesttarife ergänzen. Solche bilateralen oder multilateralen Tarife müssen im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten eingeführt werden.

Artikel 11

1. Die obligatorischen Mindesttarife sind für die Verkehrsunternehmer, Verkehrsnutzer und die Unternehmen des Verkehrshilfsgewerbes bei der Vereinbarung der Entgelte für Beförderungen in den betroffenen Verkehrsrelationen verbindlich. Das Beförderungsentgelt im Einzelfall kann oberhalb der Mindestsätze unter Berücksichtigung der geltenden Referenztarife frei vereinbart werden.
2. Die obligatorischen Mindesttarife werden als allgemeine oder als Sondertarife aufgestellt.

Sie enthalten Frachtsatzzeiger sowie alle sonstigen Regeln, die für die Berechnung des Beförderungsentgelts erforderlich sind. Die Frachtsatzzeiger werden in den Währungen des Abgangs- und des Bestimmungslandes der betroffenen Beförderungen ausgedrückt.

Die obligatorischen Mindesttarife können differenziert werden nach Maßgabe der wirtschaftlichen und technischen Besonderheiten der Verkehrsleistungen.

Diese Tarife können je nach der allgemeinen Marktlage oder den Verhältnissen auf den betroffenen Teilmärkten begrenzt auf eine bestimmte Zeit oder auf bestimmte Verkehrsarten eingeführt werden.

Artikel 12

Die obligatorischen Mindesttarife werden erstellt unter Berücksichtigung der variablen Kosten der betroffenen Verkehrsleistungen.

Artikel 13

1. Wenn die obligatorischen Mindesttarife ohne zeitliche Begrenzung oder ohne Begrenzung des Anwendungsbereichs eingeführt werden, so können der Verkehrsunternehmer und sein Vertragspartner schriftliche Sonderabmachungen abschließen, in denen Beförderungsentgelte unterhalb der Mindestsätze der obligatorischen Tarife vereinbart werden.
2. Der Abschluß von Sonderabmachungen im Sinne von Absatz 1 ist zulässig, wenn es sich um Beförderungen handelt, deren technische Besonderheiten die Ausführung unter besonders günstigen Kostenbedingungen ermöglichen. Jede Sonderabmachung muß geeignet sein, die finanziellen Betriebsergebnisse des Verkehrsunternehmens zu erhalten oder zu verbessern.
3. Der Verkehrsunternehmer hat die Sonderabmachungen unverzüglich nach ihrem Abschluß den zuständigen Behörden des Mitgliedstaates mitzuteilen, von dessen Gebiet die Beförderungen ihren Ausgang nehmen. Er legt zusammen mit der Abmachung alle Unterlagen vor, die den Abschluß und die vereinbarten Beförderungsentgelte rechtfertigen.

Artikel 14

1. Die obligatorischen Mindesttarife werden unter Beachtung der Bedingung gemäß Artikel 10 zwischen den unmittelbar beteiligten Mitgliedstaaten festgesetzt oder geändert. Die Kommission nimmt mit beratender Stimme an den entsprechenden Verhandlungen teil.
2. Jeder Mitgliedstaat setzt diese Tarife in Kraft innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Abschluß der Verhandlungen über die Einführung oder Änderung der Tarife oder den Abschluß eines Verfahrens gemäß Artikel 15 Abs. 1 und 2.
3. Die obligatorischen Mindesttarife sind in den beteiligten Mitgliedstaaten amtlich zu veröffentlichen.
4. Unbeschadet der Absätze 1 und 2 kann ein Mitgliedstaat, um die Auswirkungen von Währungsschwankungen auszugleichen, einseitig die in seiner Währung ausgedrückten Frachtsatzzeiger nach oben anpassen. Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet hierüber die anderen beteiligten Mitgliedstaaten und die Kommission mindestens einen Monat vor Inkrafttreten der Maßnahme. Die obligatorischen Mindesttarife werden innerhalb des auf das Jahr ihrer Aufstellung oder ihrer letzten Änderung folgenden Jahres im Hinblick auf die etwaige Anpassung überprüft.

Artikel 15

1. Führen die Verhandlungen über die Aufstellung oder Änderung eines obligatorischen Tarifs zu keinem Ergebnis, so wird auf Antrag eines Mitgliedstaates die Kommission mit dem Streitfall befaßt.

Die Kommission trifft nach Anhörung des in Artikel 17 vorgesehenen Ausschusses eine Entscheidung, die den Beteiligten bekanntgegeben und im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht wird.

Gemeinsame Bestimmungen

Artikel 16

1. Die Verkehrsunternehmen erteilen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und der Kommission auf deren Verlangen Auskünfte über die im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf der Straße angewandten Beförderungsentgelte.
2. Zur Verbesserung der Marktkennntnis können Erhebungen über die Entgelte für die Beförderung bestimmter Güter in wichtigen Verkehrsverbindungen durchgeführt werden.
3. Die Kommission legt nach Stellungnahme des in Artikel 17 vorgesehenen Ausschusses die Programme für die Mitteilungen im Sinne von Absatz 1 und die Erhebungen im Sinne von Absatz 2 sowie für die Einzelheiten deren Durchführung fest.
4. Die bei der Anwendung dieser Verordnung erhaltenen Informationen unterliegen der Geheimhaltungspflicht.

Artikel 17

1. Bei der Kommission wird ein Ausschuß gebildet, der diese bei der Anwendung dieser Verordnung und der betreffenden Durchführungsbestimmungen unterstützt.

Dieser Ausschuß

- gibt Stellungnahmen ab in den Fällen, die in dieser Verordnung ausdrücklich vorgesehen sind,
- erstellt zum 1. Oktober jeden Jahres einen Bericht über die im Vorjahr eingetretene Entwicklung der Beförderungsentgelte und -bedingungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten,
- berät die Kommission auf deren Ersuchen in allen Fragen betreffend die weitere Entwicklung der Preisordnung auf diesen Märkten.

Die Kommission kann im Rahmen dieser Verordnung den Ausschuß in allen anderen Fällen anhören, in denen sie dies für zweckmäßig hält.

Die Stellungnahmen des Ausschusses sind zu begründen und innerhalb der vom Ausschußvorsitzenden festgesetzten Frist abzugeben.

2. Der Ausschuß besteht aus Regierungssachverständigen; jeder Mitgliedstaat ernannt höchstens zwei Sachverständige. Den Vorsitz führt ein Vertreter der Kommission; diese nimmt auch die Sekretariatsgeschäfte wahr.

Der Vorsitzende beruft den Ausschuß von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaates ein. Der Ausschuß kann Vertreter des gewerblichen Güterkraftverkehrs, der Verkehrsnutzer sowie des Verkehrshilfsgewerbes anhören.

Artikel 18

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission rechtzeitig die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Für die obligatorischen Tarife sehen die Mitgliedstaaten insbesondere eine ständige und wirksame Kontrolle sowie angemessene Sanktionen im Falle von Tarifverstößen vor.

Die Mitgliedstaaten bestimmen die in Artikel 6 erwähnten Organisationen.

2. Die Kommission konsultiert auf Antrag eines Mitgliedstaates oder von sich aus die Mitgliedstaaten zu den Entwürfen der in Absatz 1 genannten Vorschriften.
3. Die Mitgliedstaaten gewähren einander und der Kommission Beistand bei der Anwendung dieser Verordnung.

Artikel 19

Die Bestimmungen dieser Verordnung lassen die Verpflichtungen aus dem Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl unberührt.

Artikel 20

1. Die Referenztarife müssen spätestens bis zum 1. Juli 1984 veröffentlicht sein.
2. Die Referenztarife und die obligatorischen Tarife, die auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 erstellt wurden und bei Inkrafttreten dieser Verordnung gültig sind, bleiben als Referenztarife bestehen, bis sie durch Tarife ersetzt werden, die nach den Bestimmungen dieser Verordnung erstellt wurden.
3. Die von den Mitgliedstaaten in Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 erlassenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften über die Kontrolle der Anwendung der obligatorischen Tarife sowie über die Ahndung von diesbezüglichen Zuwiderhandlungen bleiben für die obligatorischen Mindesttarife nach dieser Verordnung in Kraft, bis sie ersetzt werden durch die Bestimmungen, die gemäß Artikel 18 Abs. 1 getroffen werden.

Artikel 21

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1984 in Kraft.

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

Anhang

Beförderungen, auf die diese Verordnung keine Anwendung findet:

- die gelegentliche Beförderung von Gütern nach und von Flughäfen bei Umleitung der Flugdienste;
- die Beförderung von Gepäck in Anhängern von Kraftfahrzeugen, mit denen bestimmungsgemäß Reisende befördert werden, und die Beförderung von Gepäck mit Fahrzeugen jeglicher Art nach und von Flughäfen;
- die Beförderung von Postsendungen;
- die Beförderung von beschädigten Fahrzeugen;
- die Beförderung von Müll und Fäkalien;
- die Beförderung von Tierkörpern zur Tierkörperbeseitigung;
- die Beförderung von Bienen und Fischbrut;
- die Beförderung von Kunstgegenständen und Kunstwerken für Ausstellungen oder für gewerbliche Zwecke;
- die gelegentliche Beförderung von Gütern, die ausschließlich für Werbe- oder Informationszwecke bestimmt sind;
- die Beförderung von Umzugsgut durch Unternehmen, die über entsprechende Fachkräfte und Ausrüstung verfügen;
- die Beförderung von Geräten, Zubehör und Tieren zu oder von Theater-, Musik-, Film-, Sport- und Zirkusveranstaltungen, Schaustellungen oder Jahrmärkten sowie zu oder von Rundfunk-, Film- oder Fernsehaufnahmen;
- Beförderungen von Gold, Silber, Platin, Geld, Münzen und Papieren mit Geldwert, amtlichen Wertzeichen, Dokumenten, Edelsteinen oder echten Perlen;
- die Beförderung medizinischer Versorgungsgüter zur Hilfeleistung in dringenden Notfällen, insbesondere bei Naturkatastrophen;
- die Beförderung von Ersatzteilen für Hochseeschiffe;
- die Beförderung lebender Tiere;
- die Beförderungen, die außergewöhnliche Transportmittel oder außergewöhnliche Verkehrsmaßnahmen erfordern;
- die Beförderungen von Gütern eines Absenders an den gleichen Empfänger bis zu einem Gesamtgewicht von fünf Tonnen;
- die Beförderungen von Gütern bis zu einer Gesamtentfernung von 50 Kilometern; wird das Straßenfahrzeug auf einem Teil der Strecke auf dem Seeweg befördert, so wird die auf dem Seeweg zurückgelegte Strecke bei der Berechnung dieser Entfernung nicht berücksichtigt.

Bericht des Abgeordneten Hinsken

Der anliegende Verordnungsvorschlag wurde gemäß § 93 der Geschäftsordnung durch Drucksache 9/2036 vom 15. Oktober 1982 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 1. Dezember 1982 behandelt.

Im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zwischen den EG-Mitgliedstaaten gelten zur Zeit obligatorische Margentariife. Lediglich im Verkehr mit Großbritannien, Dänemark und Irland sind unverbindliche Preisempfehlungen in Form von Referenztarifen vorgesehen.

Die EG-Kommission schlägt vor, ab 1. Januar 1984 die obligatorischen Margentariife generell durch unverbindliche Preisempfehlungen in Form von Referenz-

renztarifen zu ersetzen. Nur in Ausnahmefällen soll es möglich sein, daß zwei EG-Mitgliedstaaten im Verkehr untereinander obligatorische Mindesttarife vereinbaren.

Der Verkehrsausschuß steht auf dem Standpunkt, daß eine Liberalisierung des Verkehrsmarktes innerhalb der Gemeinschaft nur bei einer gleichzeitigen Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen möglich ist. Solange diese Voraussetzungen nicht gegeben sind, sollte an den obligatorischen Margentariifen festgehalten werden. Eine Freigabe der Tarife würde bei den bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zu einem weiteren Verlust von Marktanteilen für deutsche Verkehrsunternehmen und zu einer unerwünschten Verlagerung von Güterverkehr von der Schiene auf die Straße führen.

Bonn, den 1. Dezember 1982

Hinsken

Berichterstatler

