

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 10/358 Nr. 92 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Bedingungen für die
Zulassung von Verkehrsunternehmen zu bestimmten Beförderungen im
Binnenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind
»EG-Dok. Nr. 12022/82«

A. Problem

Nach dem Richtlinienentwurf sollen ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen die Befugnis erhalten, nach der Durchführung eines grenzüberschreitenden Gütertransportes auf dem Rückwege im Bundesgebiet bis zu zwei Binnenbeförderungen durchzuführen.

B. Lösung

Ablehnung des Vorschlages wegen nach wie vor bestehender gravierender Wettbewerbsverzerrungen zwischen inländischen und ausländischen Güterkraftverkehrsunternehmen.

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, den anliegenden Richtlinienvorschlag abzulehnen. Eine weitere Liberalisierung des deutschen Verkehrsmarktes und eine Öffnung für ausländische Verkehrsunternehmen kommt erst dann in Betracht, wenn die Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft weiter harmonisiert worden sind.

Bonn, den 19. September 1983

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Berschkeit
Vorsitzender	Berichterstatter

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zu bestimmten Beförderungen im Binnenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind

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 Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erstreckt sich nach Artikel 75 Abs. 1 des Vertrags unter anderem darauf, „für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind, die Bedingungen festzulegen“.

Im allgemeinen Rahmen der Verkehrswirtschaft ist es wichtig, die Fahrzeuge rationell einzusetzen.

Für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ist die Verringerung einer großen Zahl von Leerfahrten ein wesentlicher Faktor zur Verbesserung der Produktivität der Unternehmen.

Diese Leerfahrten entstehen vor allem bei der Rückfahrt von Fahrzeugen in ihr Zulassungsland oder in das Land, in dem die grenzüberschreitende Beförderung begann —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß gewerbliche Unternehmer des Güterkraftverkehrs, die in einem anderen Mitgliedstaat ansässig sind, innerstaatliche Beförderungen, im folgenden Beförderungen im Binnenverkehr genannt, unter den Bedingungen dieser Richtlinie ausführen können.

Artikel 2

Die Bedingungen für die Zulassung zum Binnenverkehr gemäß Artikel 1 sind:

- Die Beförderung im Binnenverkehr muß der Beförderung zwischen zwei Mitgliedstaaten folgen, die aufgrund einer Genehmigung oder bei liberalisiertem Verkehr ohne Genehmigung ausgeführt worden ist;
- Die Beförderung im Binnenverkehr muß auf dem Rückweg in Richtung zu dem Mitgliedstaat ausgeführt werden, in dem das Fahrzeug zugelassen ist oder die ursprüngliche Beförderung begonnen hat;
- es sind nicht mehr als zwei Beförderungen im Binnenverkehr im Laufe einer Rückfahrt zugelassen;
- der Unternehmer hat die einschlägigen Vorschriften in dem betroffenen Mitgliedstaat zu beachten, insbesondere die Bestimmungen über die Bildung der Beförderungsentgelte.

Artikel 3

Der Unternehmer darf aufgrund dieser Richtlinie Beförderungen im Binnenverkehr nicht ausführen, zu denen er nicht auch in dem Mitgliedstaat, in dem er ansässig ist, zugelassen ist; er unterliegt jedoch nicht anderen quantitativen oder qualitativen Beschränkungen in dem Mitgliedstaat, in dem er am Binnenverkehr teilnimmt.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten können von dem Unternehmer den Nachweis durch geordnete Schriftstücke verlangen, daß die Beförderungen im Binnenverkehr einer Beförderung zwischen zwei Mitgliedstaaten folgen.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten treffen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie bis zum 31. Mai 1984 nachzukommen.

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Erläuterung**I. Allgemeine Überlegungen**

1. In der gegenwärtigen Wirtschaftslage, die von Unsicherheit und geringen Wachstumsraten geprägt ist, wird es notwendig, den Einsatz der Fahrzeuge zu rationalisieren. Der Güterkraftverkehr mit seiner starken Abhängigkeit von Energie-, Arbeits- und Fahrzeugkosten sieht sich einem schärfer werdenden Wettbewerb innerhalb des Gewerbes und mit anderen Verkehrsträgern gegenüber, was dazu führen dürfte, daß die Kosten in den nächsten Jahren verhältnismäßig schneller steigen werden als die Beförderungsentgelte im Straßenverkehr. Hinzu kommt, daß die Gesamtnachfrage im Güterverkehr bereits zurückgeht.

2. Unter diesen Umständen dürften wahrscheinlich besonders Verkehrsunternehmen, die Beförderungen im Fernverkehr, beispielsweise im grenzüberschreitenden Güterverkehr, durchführen, an Wettbewerbsfähigkeit verlieren, was zu einer Verschlechterung ihres Kosten-Ertrags-Verhältnisses führen könnte.

Daher müssen die Verkehrsunternehmen sich wirtschaftlich rationeller verhalten und insbesondere die Produktivität der Fahrzeuge steigern.

Die Fahrzeugproduktivität ist derzeit im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten unbefriedigend. Das liegt unter anderem daran, daß eine erhebliche Zahl von Rückfahrten im grenzüberschreitenden Verkehr ohne Ladung durchgeführt werden. Diese Anomalie, die in Zeiten steigender Verkehrsnachfrage und billiger Energie hingenommen werden konnte, ist heute dagegen unannehmbar, weil dabei ganz offensichtlich Energie verschwendet wird, die Straßen unnötig überlastet werden und vor allem die Wettbewerbsposition des Güterkraftverkehrsgewerbes Schaden leidet.

3. Dem läßt sich dadurch abhelfen, daß gebietsfremde Verkehrsunternehmen unter genau festgelegten Bedingungen zur Durchführung bestimmter Beförderungen in einem Mitgliedstaat zugelassen werden. Dabei ist zu betonen, daß diese Maßnahme nicht darauf abzielt, eine allgemeine Zulassung von Verkehrsunternehmen in einem Mitgliedstaat, in dem sie nicht ansässig sind, einzuführen.

Vielmehr sollen sie die Möglichkeit schaffen, daß Verkehrsunternehmen im Anschluß an eine grenzüberschreitende Beförderung in einem Mitgliedstaat, in dem sie nicht ansässig sind, mit demselben Fahrzeug eine oder zwei Beförderungen durchführen, wobei der Ausgangs- und der Bestimmungsort der Beförderung in diesen Mitgliedstaat auf einer Strecke zwischen dem Bestimmungsort der ursprünglichen grenzüber-

schreitenden Beförderung und einem Grenzübergangsort des Mitgliedstaates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, oder dem Mitgliedstaat, in dem die grenzüberschreitende Beförderung begann, liegen muß.

Eine solche Maßnahme wird dazu beitragen, daß die Unternehmer im grenzüberschreitenden Verkehr die Zahl ihrer Leerfahrten vermindern können.

4. Es ist zu betonen, daß diese Maßnahme ein erster Schritt auf dem Wege zur Durchführung von Artikel 75 Abs. 1 Buchstabe b sein wird, der vorschreibt, die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind, festzulegen.

Die Kommission ist ihrer Verpflichtung aus dem Vertrag nachgekommen und hat bereits 1967 den Vorschlag für eine Verordnung des Rates¹⁾ vorgelegt, der unter anderem die Zulassung der Kabotage im Güterkraftverkehr einschloß. Allerdings hat der Rat die Vorschriften über die Kabotage nicht angenommen, obwohl er nach dem Vertrag bis zum Ende der zweiten Stufe des Übergangszeitraums dazu verpflichtet gewesen wäre.

5. Die anhaltend schwierige Wirtschaftslage mit all ihren nachteiligen Folgen für den Güterkraftverkehr läßt heute keinen Zweifel daran, daß die Durchführung der Kabotage unter den vorstehend dargelegten Bedingungen ein wichtiges Element der Flexibilität sein wird, um die Produktivität im Güterkraftverkehr zu steigern und damit die Ertragslage des Gewerbes zu fördern.
6. Aufgrund dieser Überlegungen unterbreitet die Kommission erneut ihren Kabotagevorschlag und fordert den Rat auf, ihn so bald wie möglich anzunehmen.

II. Besondere Überlegungen**Artikel 1**

— Dieser Artikel nennt die unter die Richtlinie fallenden Beförderungen und die Bedingungen, unter denen sie zulässig sind.

— Da in erster Linie den Verkehrsunternehmen geholfen werden soll, die Zahl ihrer Leerfahrten bei der Rückfahrt aus dem Mitgliedstaat, in dem der Bestimmungsort ihrer grenzüberschreitenden Beförderung lag, zu verringern, ist die Durchführung von innerstaatlichen Beförderungen nur dann gerechtfertigt, wenn deren Ausgangs- und Bestimmungsort auf einer Strecke in

1) ABl. EG Nr. 254 vom 20. Oktober 1967

der Richtung des Staates, in dem das betreffende Fahrzeug zugelassen ist, oder des Landes liegen, in dem die grenzüberschreitende Beförderung begann. Andere Beförderungen als in diesen Richtungen sind nicht zulässig.

- Der Nachweis, daß sich eine solche innerstaatliche Beförderung an eine grenzüberschreitende Beförderung anschließt, kann dadurch erbracht werden, daß der betreffende Verkehrsunternehmer die entsprechenden Begleitpapiere der grenzüberschreitenden Beförderung vorweist.

Da eines der Ziele der Richtlinie darin liegt, eine Störung der gegenwärtigen einzelstaatlichen Marktordnungen, die auch den Auswirkungen der ungünstigen Wirtschaftslage ausgesetzt sind, zu vermeiden, wird die Zahl der innerstaatlichen Beförderungen, die von einem gebietsfremden Verkehrsunternehmer ausgeführt werden dürfen, auf höchstens zwei begrenzt.

Damit die Zulassung gebietsfremder Verkehrsunternehmer zum innerstaatlichen Verkehrsmarkt nicht zu Verzerrungen der internationalen Wettbewerbsbedingungen führt, müssen die berechneten Preise auf den verkehrspolitischen Überlegungen des betreffenden Mitgliedstaates beruhen und den in diesem Mitgliedstaat angewandten Tarifen entsprechen.

Artikel 2

Keine Bemerkungen

Artikel 3

Keine Bemerkungen

Artikel 4

Keine Bemerkungen

Bericht des Abgeordneten Berschkeit

Der in der Anlage enthaltene Richtlinienvorschlag wurde in der 22. Sitzung des Deutschen Bundestages am 15. September 1983 gemäß Sammelübersicht in Drucksache 10/358 Nr. 92 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen.

Ziel des Richtlinienvorschlages ist eine weitere Liberalisierung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs. Ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen sollen danach die Befugnis erhalten, nach der Durchführung eines grenzüberschreitenden Gütertransportes auf dem Rückwege im Bundesgebiet bis zu zwei Binnenbeförderungen durchzuführen. Auf diese Weise sollen leere Rückfahrten mehr als bisher vermieden werden.

Der Verkehrsausschuß sieht sich allerdings nicht in der Lage, diesem Vorschlag zuzustimmen. Nach wie vor bestehen erhebliche Wettbewerbsverzerrungen zwischen deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen, die hohe Steuerlasten zu tragen haben, und ausländischen Unternehmen mit weitaus geringeren Belastungen. Dieses Wettbewerbsgefälle würde dazu führen, daß zwar ausländische Unternehmer im Bundesgebiet Zuladungen erhalten, jedoch deutsche Unternehmer im Ausland weiterhin leer zurückfahren müßten. Die Neuregelung würde sich darüber hinaus zu Lasten des Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene auswirken.

Der Verkehrsausschuß schlägt daher in einer Entschließung die Ablehnung des Richtlinienvorschlages vor.

Bonn, den 19. September 1983

Berschkeit

Berichterstatter

