

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 10/358 Nr. 93 —

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften
— Fortschritte auf dem Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik —
Binnenverkehr —
»EG-Dok. Nr. 4901/83«

A. Problem

Auf dem Gebiet einer gemeinsamen Verkehrspolitik sind in der Europäischen Gemeinschaft bisher nur unzureichende Erfolge erzielt worden.

Nach Auffassung der EG-Kommission müssen sich die einzelnen Eisenbahngesellschaften mehr als bisher darum bemühen, marktgerechte Leistungen anzubieten. Die Restriktionen für den Straßengüterverkehr sollen gelockert werden. In der Binnenschifffahrt wird eine Fortsetzung der Abwrackaktionen zum Abbau der strukturellen Überkapazitäten für notwendig gehalten.

B. Lösung

Nach Auffassung des Verkehrsausschusses kommt es vorrangig darauf an, Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern zu beseitigen. Die Bundesbahn muß ihre Attraktivität und Rentabilität wesentlich verbessern.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Die Fraktion DIE GRÜNEN verlangt, daß die Kosten für die Erstellung und Instandhaltung der Schienen-, Straßen- und Binnenwasserstraßen-Infrastruktur vom Staat getragen werden. Diese Kosten der Infrastruktur sollen unter Hinzurechnung der von den jeweiligen Verkehrsträgern verursachten sozialen Kosten den Verkehrsträgern in prozentualer Höhe angelastet werden.

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die schwierige Lage der Eisenbahnen zwingt dazu, daß diese im Rahmen der Anpassung ordnungspolitischer Bedingungen aller Verkehrsträger ihre Attraktivität und Rentabilität verbessern. Hierbei hat die Gemeinschaft eine wichtige Rolle zu spielen.
2. Es kommt entscheidend darauf an, Wettbewerbsverzerrungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, die durch hoheitlich vorgegebene Wettbewerbsbedingungen verursacht werden, zu beseitigen. Dabei kommt der wettbewerbsneutralen Abgeltung der Infrastrukturkosten durch die Verkehrsnutzer eine zentrale Bedeutung zu.
3. Der Rat sollte alsbald bestätigen, daß er auf dem Gebiet der Eisenbahnpolitik, des Binnenverkehrsmarktes und der Harmonisierungspolitik mit allen Kräften auf weitere Fortschritte hinarbeitet. Dabei kommt es mehr auf die zügige Beratung der Kommissionsvorschläge an als auf die Darstellung detaillierter Arbeitsprogramme.

Bonn, den 28. September 1983

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Drabiniok
Vorsitzender	Berichterstatter

Anlage**Fortschritte auf dem Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik — Binnenverkehr****Inhalt****Ziffern****Zusammenfassung****Einleitung**

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Die erste Phase der gemeinsamen Verkehrspolitik (1958 bis 1972): Der integrierte Verkehrsmarkt | 1.1 bis 1.5 |
| 2. Die zweite Phase der gemeinsamen Verkehrspolitik (1973 bis 1981): Das gemeinsame Verkehrssystem | 2.1 bis 2.8 |
| 3. Die bisherigen Ergebnisse | 3.1 bis 3.6 |
| 3.1 Mehrere Verkehrsträger betreffende Maßnahmen | |
| 3.2 Eisenbahnverkehr | 3.2.1 bis 3.2.3 |
| 3.3 Straßenverkehr | 3.3.1 bis 3.3.2 |
| 3.4 Binnenschifffahrt | 3.4.1 bis 3.4.2 |
| 3.5 Verkehrswege | 3.5.1 bis 3.5.3 |
| 3.6 Schlußfolgerungen aus dem bisher Erreichten | |
| 4. Die Gründe für die Langsamkeit der Fortschritte | 4.1 bis 4.5 |
| 5. Zukünftige Formulierung und Durchführung der gemeinsamen Verkehrspolitik | 5.1 bis 5.5 |
| 5.1 Leitsätze für eine gemeinsame Verkehrspolitik | 5.1.1 bis 5.1.6 |
| 5.2 Die Eisenbahnen | 5.2.1 bis 5.2.6 |
| 5.3 Der Straßenverkehr | 5.3.1 bis 5.3.7 |
| 5.4 Der Verkehr auf Binnenwasserstraßen | 5.4.1 bis 5.4.6 |
| 5.5 Die Verkehrswege | 5.5.1 bis 5.5.9 |
| 6. Energie- und umweltpolitische Erwägungen | |
| 7. Verkehrsforschung | |
| 8. Beziehungen zu Drittstaaten und internationalen Organisationen | 8.1 bis 8.3 |
| 8.1 Einleitung | |
| 8.2 Bilaterale Beziehungen zu benachbarten europäischen Staaten | 8.2.1 bis 8.2.3 |
| 8.3 Beziehungen zu internationalen Organisationen | 8.3.1 bis 8.3.4 |
| 9. Anwendung dieser Politiken im einzelnen | |

Schlußfolgerung und Ergebnis**Fußnoten****Anhänge A, B, C****Entwurf eines Vorschlags für eine Resolution des Rates**

Zusammenfassung

1. Die dem Rat zur Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik bisher unterbreiteten Vorschläge wurden im Rahmen der Mitteilungen der Kommission von 1961 und 1973 gemacht. Es ist jetzt erforderlich, diesen Rahmen im Lichte der Bedingungen der 80er Jahre weiterzuentwickeln. Diese Mitteilung stellt einen solchen Rahmen dar und versucht, auf diese Weise zu weiteren Fortschritten auf dem Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik beizutragen. Das vorliegende Dokument hält die Ziele der vorhergehenden Mitteilungen aufrecht und strebt danach, sie durch eine Konzentration auf Maßnahmen zu erreichen, die die Produktivität und Kostenwirksamkeit eines jeden Verkehrsträgers erhöhen sollen. Auf diese Weise soll ein Beitrag zur Stärkung des gemeinsamen Marktes geleistet werden.
2. Die Mitteilung soll ebenfalls der Aufforderung des Parlaments an die Kommission gerecht werden, das bestehende Arbeitsprogramm zu überprüfen und es auf die Jahre 1984/85 auszudehnen. Das revidierte Arbeitsprogramm ist als Anhang A und B der Mitteilung beigelegt.
3. Die Mitteilung verfolgt bei der Formulierung ihrer Vorschläge die folgenden Leitlinien:
 - a) Die Vorschläge sollten die unterschiedlichen ökonomischen und geographischen Gegebenheiten in der Gemeinschaft berücksichtigen;
 - b) sie sollten sich auf solche Maßnahmen konzentrieren, die am wirksamsten auf der Ebene der Gemeinschaft behandelt werden können. Dies bedeutet eine vorrangige Beschäftigung mit Fragen des Verkehrs zwischen den Mitgliedstaaten, wobei Fragen, die in erster Linie Auswirkungen lokalen oder nationalen Charakters haben, so wenig wie möglich berührt werden sollten.
4. Es ist unbedingt notwendig, daß im Rahmen dieser Politik ein Beitrag zur Lösung des Eisenbahnproblems geleistet werden sollte, insbesondere in bezug auf eine Verringerung der Eisenbahndefizite. Die Interessen derjenigen Mitgliedstaaten, deren Verkehrspolitik von den Problemen der Eisenbahn bestimmt werden, müssen von solchen Staaten berücksichtigt werden, die mehr Gewicht auf den Straßenverkehr legen. Zugleich können aber solche Staaten, die ihre Eisenbahnen zu schützen suchen, nicht erwarten, den innergemeinschaftlichen Handel der Randstaaten der Gemeinschaft durch unverhältnismäßig restriktive Straßenverkehrsmaßnahmen zu beeinträchtigen.
5. Die Eisenbahnen könnten wirksamer durch eine Verbesserung ihrer Effizienz und das Angebot marktgerechter Leistungen unterstützt werden als durch Versuche, andere Verkehrsarten in ihrer Entwicklung zu beeinträchtigen; deshalb wird die Kommission:
 - a) ihr Programm der Eisenbahn-Kooperation weiterverfolgen. In diesem Zusammenhang wird das Hauptgewicht auf die Beseitigung von Hindernissen gelegt (ob sächlicher, gesetzlicher oder wirtschaftlicher Art), die gegenwärtig die Eisenbahnen daran hindern, die weiteren Entfernungen und die Größe des gemeinsamen Marktes voll auszunutzen. Die Kommission wird weitere Maßnahmen zur Entwicklung des kombinierten Verkehrs vorschlagen;
 - b) sie wird Vorschläge unterbreiten zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen auf dem Gebiet der Anlastung der Wegekosten derart, daß die Infrastrukturkosten der Eisenbahnen vom Staat zu übernehmen sind und die Eisenbahnen in der gleichen Weise wie die anderen Verkehrsträger ein Entgelt für die Benutzung der Infrastruktur entrichten sollen.
6. Auf dem Gebiet des Straßenverkehrs hat sich die Kommission eine Verbesserung des Systems der Kapazitätskontrollen sowie ihre spätere endgültige Beseitigung zum Ziel gesetzt. Dies bedeutet, daß Vorschläge für eine Erhöhung des mit Hilfe von Gemeinschaftsgenehmigungen (multilateralen Genehmigungen) abgewickelten Verkehrsanteils unterbreitet werden; die Aufstellung einer längerfristigen Methode zur Bestimmung der Erhöhung der Gemeinschaftsgenehmigungen; Vorschläge für ein Abgeltungssystem für Länder mit Transitverkehr, ohne jedoch neue Hindernisse für den grenzüberschreitenden Verkehr zu schaffen; sowie eine Reihe von Maßnahmen zur Erhöhung der Produktivität im Verkehrswesen.
7. Im Bereich der Binnenschifffahrt besteht das Hauptproblem in dem gegenwärtigen ernsthaften Überhang von Transportkapazitäten. Die Kommission wird eine Harmonisierung und Verbesserung der bestehenden nationalen Abwracksysteme vorschlagen. Sie wird auch Maßnahmen für die Durchführung des Ergänzungsprotokolls zur Mannheimer Akte vorschlagen, das den Zugang von Binnenschiffen von Nicht-EWG- und Nicht-Anrainer-Staaten kontrollieren soll.
8. Im Bereich der Infrastruktur wird die Kommission Vorschläge unterbreiten (die die 1971 unterbreiteten und später zurückgenommenen Vorschläge ersetzen sollen) zur Einrichtung eines Gemeinschaftssystems für die Anlastung der Wegekosten. Sie wird weiterhin ihr Ziel verfolgen, einen Beitrag zu den Investitionskosten von Infrastrukturprojekten von gemeinschaftlicher Bedeutung zu leisten.
9. Im Bereich der internationalen Verkehrspolitik wird die Kommission sich auf eine Ausdehnung ihrer Verkehrspolitik auf die Anrainer-Staaten der Gemeinschaft konzentrieren. Sie wird weiter Gewicht auf eine Rolle in der Wirtschaftskommission für Europa, der Europäischen Verkehrskonferenz und der Zentralen Rhein-Kommission legen.

Einleitung

Das Europäische Parlament hat die Kommission in seiner Entschließung vom 9. März 1982 zur gemeinsamen Verkehrspolitik*) aufgefordert, das 5. Prioritätsprogramm, das die Kommission bereits im Oktober 1980 für den Zeitraum 1981 bis 1983**) vorgelegt hatte, zu überprüfen, zu ergänzen und auszuweiten. Die Kommission wurde ferner aufgefordert, bei der Ausarbeitung dieses Programms die Verschiedenheit der Ausgangslage der zehn Mitgliedstaaten zu berücksichtigen und gleichzeitig anzustreben, alles zu verwirklichen, was für den Ausbau der Gemeinschaft, für den Bestand des gemeinsamen Marktes und die Durchführung der im Vertrag genannten gemeinsamen Verkehrspolitik erforderlich ist. Im Laufe der Jahre hat die Kommission ein umfassendes Programm von Vorschlägen zur Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik unterbreitet. Leider wurden nur wenige verabschiedet. Einige von der Kommission unterbreitete Vorschläge werden schon so lange beraten, daß es sich als notwendig erwiesen hat, sie im Lichte der heutigen Umstände zu revidieren. Wie aus dieser Mitteilung jedoch hervorgeht, bleibt eine beträchtliche Anzahl von Vorschlägen, die nach Ansicht der Kommission immer noch gültig sind, unverändert. In bezug auf diese Vorschläge erwartet die Kommission in naher Zukunft Entscheidungen des Rates (Anhang C).

Der Zweck dieser Aufzeichnung besteht dabei darin, die bisherigen Fortschritte auf dem Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik zu beschreiben und ein Arbeitsprogramm vorzuschlagen, mit dem weitere Fortschritte erzielt werden können. Sie konzentriert sich auf den Binnengüterverkehr, da hier die größten Streitpunkte aufgetreten sind. Auf die Seeverkehrs-, die Hafen- und die Luftverkehrspolitik, die erst neueren Datums sind, wird in späteren Aufzeichnungen eingegangen.

Die Kommission hofft, daß diese Aufzeichnung dazu beitragen wird, die Erörterungen im Rat, im Europäischen Parlament und im Wirtschafts- und Sozialausschuß, ja in der gesamten Gemeinschaft, über einige der zentralen Verkehrsfragen, mit denen die Gemeinschaft in den Mitgliedstaaten heute konfrontiert sind, zu beleben und ihnen neue Impulse zu verleihen.

Nach Ansicht der Kommission bieten die in diesem Dokument und dem beigefügten Arbeitsprogramm entwickelten Ideen die Basis für eine politische Aussprache im Rat über die von der Kommission angestrebte allgemeine Richtung. Die Kommission hofft, daß der Rat wie auch die übrigen Organe der Gemeinschaft diese Richtung generell unterstützen.

Die Kommission beabsichtigt, das Verkehrsgewerbe, die Gewerkschaften und auch die Verkehrs-

nutzer zu konsultieren, und wird deren Äußerungen in den ausführlichen Vorschlägen, die sie dem Rat im Sinne der in dieser Aufzeichnung dargelegten Konzeption vorlegen wird, möglichst weitgehend berücksichtigen.

1. Die erste Phase der gemeinsamen Verkehrspolitik (1958 bis 1972): Der integrierte Verkehrsmarkt

1.1

Die erste Phase der gemeinsamen Verkehrspolitik deckt sich mit der Zeit der Sechsergemeinschaft. Die Kommission konzentrierte sich damals darauf, für alle Binnenverkehrsträger einen gemeinsamen Verkehrsmarkt nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen entsprechend der liberalen Einstellung im Vertrag von Rom zum Warenverkehr zu schaffen. Dieses Konzept wurde in der Denkschrift der Kommission von 1961 ausführlicher dargelegt; ihm folgte 1962 ein Aktionsprogramm, in dem umfassende Rechtsvorschriften vorgeschlagen wurden. Die Verkehrspolitik der Gemeinschaft sollte nach und nach an die Stelle der Verkehrspolitik der Mitgliedstaaten treten, um letzten Endes ein einziges integriertes Verkehrssystem zu schaffen, das

- für einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und innerhalb der Verkehrsträger sorgt;
- alle Verkehrsvorschriften beseitigt, die in anderen Wirtschaftsbereichen, z. B. im Handel und in der Landwirtschaft, zu Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen führen können.

1.2

In der Denkschrift von 1961¹⁾ wurden auch mehrere Grundsätze einer gemeinsamen Verkehrspolitik dargelegt:

- Gleichstellung von Verkehrsträgern sowie Verkehrsunternehmen,
- finanzielle Verantwortung der Verkehrsunternehmer,
- Handlungsfreiheit der Verkehrsunternehmer,
- freie Wahl des Verkehrsträgers und -unternehmers durch den Verkehrsnutzer,
- Koordinierung der Infrastrukturinvestitionen durch die staatlichen Instanzen.

1.3

Das Aktionsprogramm von 1962 enthielt eine Reihe besonderer Vorschläge für Rechtsvorschriften, mit denen die in der Denkschrift der Kommission von 1961 dargelegten politischen Ziele erreicht werden sollten:

Schrittweise Beseitigung bilateraler Kontingente und Einführung von Gemeinschaftskontingenten,

*) Europäisches Parlament, Bericht über die gemeinsame Verkehrspolitik, von Herrn A. Carossino, P. E. 68.325 und ABl. Nr. C 87 vom 5. April 1982, Seite 42.

**) KOM (80) 582 endg. vom 21. Oktober 1980.

die an das mengenmäßige Wachstum des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs angepaßt werden sollten; Einführung von Margentarifen für alle Verkehrsträger als Kompromißlösung zwischen obligatorischen Tarifen, wie sie in einigen Mitgliedstaaten üblich sind, und freier Preisbildung; Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Hinblick auf staatliche Eingriffe, Besteuerung, staatliche Beihilfen und Sozialvorschriften, Festlegung technischer Normen wie Gewichte und Abmessungen und die Anlastung der Wegekosten an die Verkehrsnutzer. Um die Infrastrukturinvestitionen im Verkehr koordinieren zu können, ist ein Konsultationsverfahren vorgeschlagen worden.

1.4

Die unter diesen Stichworten vorgeschlagenen Maßnahmen sollten nach einem festen Zeitplan in der Übergangszeit des Gemeinsamen Marktes (d. h. bis 1970), durchgeführt werden, um einen reibungslosen Übergang von den einzelstaatlichen Verkehrsmärkten zum gemeinsamen Verkehrsmarkt sicherzustellen. Ferner wies die Kommission nachdrücklich auf den inneren Zusammenhang zwischen den vorgeschlagenen Maßnahmen für den Binnenverkehr und auf die Gefahren einer bruchstückhaften Durchführung hin.

1.5

Die Kommission hat daher eine gemeinsame Verkehrspolitik der Sechs am Ende des Übergangszeitraums, d. h. 1970, angestrebt. Auch wenn dieses Ziel nicht erreicht werden konnte, so sind doch bedeutende Vorschriften erlassen worden.

2. Die zweite Phase der gemeinsamen Verkehrspolitik (1973 bis 1981): Das gemeinsame Verkehrssystem

2.1

Zwei Ereignisse gaben den Anstoß zu einer Überprüfung der bisherigen Einstellung: zunächst die Pariser Gipfelkonferenz vom Oktober 1972, die auf eine frühe Wirtschafts- und Währungsunion auf der Grundlage der Durchführung einer dazu geeigneten Regional-, Sozial-, Umwelt- und Wirtschaftspolitik abzielte; dann die Erweiterung der Gemeinschaft im Jahre 1973 durch den Beitritt von drei neuen Mitgliedstaaten, deren geographische Lage, verkehrspolitische Haltung, Einstellung zu den Verkehrsproblemen und Handelsverbindungen sich von denen der Sechsergemeinschaft erheblich unterschieden.

2.2

Die Mitteilung von 1973 war nicht als radikale Abkehr von dem Konzept des Jahres 1961 gedacht. Folgende Ziele wurden nach wie vor als gültig betrachtet:

- freie Erbringung der Verkehrsleistungen,
- Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Verkehrsträger und zwischen den Verkehrsträgern,
- Entwicklung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes auf der Grundlage des grundsätzlich freien Spiels der Marktkräfte, in das nur unter außergewöhnlichen Umständen eingegriffen werden soll.

2.3

Diese Ziele sollten jedoch durch strukturelle Maßnahmen und solche Maßnahmen, die den Zusammenhang zwischen der gemeinsamen Verkehrspolitik der Gemeinsamen Politik auf anderen Gebieten zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen berücksichtigen, wie auch durch eine Anerkennung der Rolle der staatlichen Instanzen im Verkehrsgewerbe ergänzt werden. Es war die Aufgabe der EG-Organen, die Eingriffe der einzelnen Mitgliedstaaten in einem Ausmaße zu harmonisieren, das im Interesse eines reibungslos funktionierenden EG-Verkehrsmarktes erforderlich ist.

2.4

Das wichtigste Merkmal dieses Umdenkens war die Bedeutung, die dem Zusammenwachsen der einzelstaatlichen Verkehrssysteme zu einem gemeinsamen System beigemessen wurde, das ein Tätigwerden der Gemeinschaft bei der Planung und Finanzierung des Verkehrsnetzes und bei der Ordnung des Verkehrsmarktes erfordert, um im Verkehrswesen letztlich einen optimalen Faktoreinsatz zu erreichen.

2.5

Obwohl diese Einstellung offenbar den Wunsch einschloß, über den Bereich der in der Mitteilung von 1961 dargelegten Maßnahmen erheblich hinauszugehen, wies die Kommission nachdrücklich darauf hin, daß es in vielen Fällen ausreichen würde, wenn die Gemeinschaftsorgane nur den Rahmen festlegen oder sich auf eine Harmonisierung der einzelstaatlichen Vorschriften beschränken würden, während die staatlichen Instanzen der Mitgliedstaaten die Aufgabe erhielten, die von den EG-Organen festgelegten Grundsätze entsprechend ihrem innerstaatlichen Hintergrund durchzuführen.

2.6

In dem Aktionsprogramm zur Mitteilung von 1973 und in späteren Überarbeitungen²⁾ wurde es als dringend notwendig bezeichnet, sich mit folgenden Gebieten auseinanderzusetzen:

- Entwicklung eines optimalen Verkehrsnetzes nach einem vereinbarten Leitplan. In diesem Zu-

sammenhang sollte die Frage der Verkehrswegeplanung und -finanzierung behandelt werden;

- Anlastung der Kosten der Verkehrswegebenutzung,
- Festlegung der Rolle der Eisenbahnen innerhalb des künftigen Verkehrssystems und Lösung ihrer finanziellen Probleme;
- Fortschritte in der Entwicklung der Binnenverkehrsmärkte.

2.7

Die Kommission vertrat den Standpunkt, daß staatliche Eingriffe in die Marktordnung, d. h. in die Kapazität sowie die Preise und Beförderungsbedingungen, berechtigt waren, solange für diese Fragen keine befriedigende Lösung gefunden wurde, aber eingeschränkt werden könnten, sobald die Grundvoraussetzungen für die Ordnung des Marktes geschaffen worden sind. Diese Auffassung wurde 1975 in einer besonderen Mitteilung über die Marktordnung weiter ausgebaut³⁾. Außerdem sollten mehrere bis in die Zeit von 1961 zurückgehende Vorschläge auf dem Gebiet des Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffs-Verkehrs weiterverfolgt bzw. geändert werden. Ferner wurde vorgeschlagen, eine Reihe von Untersuchungen auf Gebieten wie den Verkehrswegen und der Verkehrsentwicklung als Vorbereitung eines künftig möglichen Vorgehens zu beginnen.

2.8

Die Kommission forderte die EG-Organen zu einem Dialog über ihre Konzeptionen und Vorschläge zunächst im Rat und dann in Form eines Meinungsaustausches mit dem Europäischen Parlament und dem Wirtschafts- und Sozialausschuß auf. Von einigen Vorgesprächen einmal abgesehen, fand im Rat kein nennenswerter Dialog statt, während das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß die verkehrspolitische Konzeption der Kommission unterstützten.

3. Die bisherigen Ergebnisse

3.1 Mehrere Verkehrsträger betreffende Maßnahmen

Das Vorgehen im Rahmen der Entscheidung des Rates von 1962 über die Einführung eines Verfahrens zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs⁴⁾ hat im Zusammenhang mit den Stillhalteverpflichtungen aus Artikel 76 des Vertrags oft dafür gesorgt, daß sich die Politik der Mitgliedstaaten nicht weiter auseinanderentwickelte. 1965 erließ der Rat eine Entscheidung⁵⁾, mit der ein allgemeiner Rahmen für das Steuerrecht, die staatlichen Eingriffe und die Sozialvorschriften geschaffen wurde. Das Ver-

bot von Unterstützungstarifen, die Anwendung des Niederlassungsrechts und die Anwendung der Wettbewerbsvorschriften des Vertrags auf den Binnenverkehr⁶⁾, Regeln über größere Klarheit und Transparenz in Bezug auf Beihilfen an Binnenverkehrsträger⁷⁾ und Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs⁸⁾ sind ebenfalls erwähnenswert. In den folgenden Ausführungen werden die Verkehrsträger und der Verkehrsweg gesondert erörtert, weil die gemeinsame Verkehrspolitik in diesem Rahmen weiterentwickelt wird.

3.2 Eisenbahnverkehr

3.2.1

In der Eisenbahnpolitik hat der Rat mehrere Vorschläge verabschiedet:

- Gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Eisenbahnkonten⁹⁾;
- Vorgehen der Mitgliedstaaten bei gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der drei Binnenverkehrsträger¹⁰⁾.

Das Ziel der beiden Maßnahmen des Rates bestand darin, besondere Lasten der Eisenbahnen, die den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern verzerren könnten, zu beseitigen.

3.2.2

1975 beschloß der Rat mehrere Maßnahmen¹²⁾, die zu einer größeren Eigenständigkeit in der Leitung und Geschäftsführung der Eisenbahnen und einer verbesserten Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Mitgliedstaaten führen sollten. Gleichzeitig änderte der Rat die Beihilferegeln, um unbegrenzten Zuschüssen zur Abdeckung des Betriebsverlustes ein Ende zu bereiten, sobald die bis 1980 vorzulegenden Kommissionsvorschläge beschlossen worden sind. Die Maßnahmen des Rates auf dem Gebiet der Jahresrechnungen und der Kostenrechnung der Eisenbahnen¹²⁾ gingen in dieselbe Richtung und setzten so die mit dem Programm von 1961 eingeleiteten Entwicklungen fort.

3.2.3

Das ehrgeizige Ziel, die Stellung der Eisenbahnen, insbesondere die finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Staaten, in Ordnung zu bringen, wurde jedoch nicht erreicht. Die Haltung der Mitgliedstaaten gegenüber ihren Eisenbahngesellschaften weist nach wie vor große Unterschiede auf. Die Eingriffe der Staaten in die Organisation und den Betrieb der Eisenbahnen wurde zwar transparenter gemacht und gemeinsamen Regeln unterworfen, aber nicht wesentlich eingeschränkt. Die Eisenbahndefizite haben in einem solchen Ausmaß zugenommen, daß die Eisenbahnen in einigen Mitgliedstaaten zu einem unkalkulierbaren Haushaltsrisiko zu werden drohen.

Daher haben sich die Regierungen in Eisenbahnanlagen oft zwangsläufig noch stärker eingeschaltet, manchmal so stark, daß das Eisenbahnproblem in einigen Mitgliedstaaten das verkehrspolitische Denken vollkommen beherrscht und diese veranlaßt, die Politik gegenüber anderen Verkehrsträgern hauptsächlich auf der Grundlage ihrer möglichen Aufwirkungen auf die Eisenbahnen zu beurteilen. Die erforderlichen Verbesserungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftlichen Lebensfähigkeit wurden nicht energisch genug angestrebt. Diese Schlußfolgerungen wurden dem Rat in einer Denkschrift über die „Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft: Rückblick und Ausblick auf die achtziger Jahre“¹³⁾ vorgelegt.

3.3 Straßenverkehr

3.3.1

Eine Reihe von Maßnahmen wurden erlassen:

- Liberalisierung bestimmter Güterkraftverkehre zwischen den Mitgliedstaaten, die rund 35 % dieses Güterkraftverkehrs ausmachen, und Schaffung eines Gemeinschaftskontingents, auf das jetzt rund 5 % des gesamten Güterkraftverkehrs entfallen¹⁴⁾, und Einführung gemeinsamer Kriterien für die Festlegung bilateraler Kontingente¹⁵⁾;
- eine gewisse Liberalisierung des Personenverkehrs mit Kraftomnibussen zwischen den Mitgliedstaaten¹⁶⁾;
- Einführung eines Systems, das während eines Versuchszeitraums die Wahl zwischen Margentarifen und Referenztarifen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr erlaubt¹⁷⁾;
- die abgabenfreie Einfuhr von mindestens 50 l Kraftstoff im Kraftstoffbehälter von Nutzkraftfahrzeugen¹⁸⁾;
- die Einführung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, insbesondere für die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Einführung des Fahrtschreibers¹⁹⁾;
- technische Untersuchung von Kraftfahrzeugen²⁰⁾;
- Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf²¹⁾;
- erster Schritt auf dem Wege zur Einführung eines EG-Führerscheins²²⁾.

3.3.2

Zu diesen Maßnahmen gehören eindeutig nützliche Schritte zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen und der Marktordnung insbesondere im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr. Diese Einzelmaßnahmen des Rates waren jedoch, jedenfalls im innerstaatlichen Verkehr, nur von begrenzter Bedeutung. Der gewerbliche Güterkraftverkehr ist nach wie vor durch Kontingente beschränkt, wobei der Nahverkehr ausschließlich innerstaatlichen

Güterkraftverkehrsunternehmen vorbehalten ist. Das ursprüngliche System der obligatorischen Preise hat die Preisbildung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr nicht nennenswert beeinflußt, da die Preise durch die Marktlage bestimmt werden (im innerstaatlichen Verkehr verhält es sich anders). Die Sozialverordnungen für den Straßenverkehr haben sich, insbesondere durch die spätere Einführung des Fahrtschreibers, auf die Wettbewerbsbedingungen ausgewirkt. Die uneinheitliche Durchsetzung dieser Vorschriften hat in den Mitgliedstaaten zu Verzerrungen geführt.

3.4 Binnenschifffahrt

3.4.1

In der Binnenschifffahrt sind trotz wiederholter Versuche, eine ganze Reihe von Problemen im Zusammenhang mit der Marktordnung, der Preisbildung, den sozialen und technischen Gesichtspunkten zu lösen, bisher nur wenige Maßnahmen erlassen worden:

- gegenseitige Anerkennung der Schiffsatteste für Binnenschiffe²³⁾,
- von den Mitgliedstaaten durchgeführte Empfehlung der Kommission über die Abwrackung veralteter Schiffe²⁴⁾,
- Mitwirkung der Gemeinschaft an der Ausarbeitung eines Protokolls zur Änderung der Mannheimer Akte über den Zugang zur Rheinschifffahrt²⁵⁾,
- technische Anforderungen an Binnenschiffe²⁶⁾.

3.4.2

Vorschläge wie die über die Stilllegung von Binnenschiffen wurden ausgearbeitet, letzten Endes aber nicht angenommen. Die Rheinschifffahrt ist nach wie vor frei. Die Schifffahrt im Nord-Süd-Wasserstraßennetz, das die Niederlande, Belgien und Frankreich miteinander verbindet, ist, im Gegensatz dazu, streng geregelt.

3.5 Verkehrswege

a) Planung und Investitionen

3.5.1

Der Rat hat erst 1978 dem Vorschlag der Kommission zur Verbesserung des Beratungsverfahrens für Infrastrukturvorhaben zugestimmt²⁷⁾. Eine wichtige Verbesserung dieses Verfahrens, dessen erste noch unzureichende Fassung im Jahre 1966 ausgearbeitet worden war, ist die Schaffung eines Infrastrukturausschusses, der die Koordinierung der einzelstaatlichen Infrastrukturpläne erleichtern soll. Die Arbeit dieses Gremiums hat bereits ermutigende Ergebnisse gezeigt. Die Kommission selbst hat eine Reihe von Untersuchungen abgeschlossen,

die darauf abzielen, den Verkehrswegebedarf vom Standpunkt der Gemeinschaft aus festzustellen und Kriterien für die Bestimmung der gemeinschaftlichen Bedeutung von Infrastrukturvorhaben zu entwickeln. Es bedarf jedoch noch einer Entscheidung des Rates über folgende Schlüsselfragen: der Ausbau einzelstaatlicher Verkehrswege ist durch eine Gemeinschaftsdimension zu ergänzen; die einzelstaatliche Planung ist im Interesse des Ausbaus von EG-Verkehrsnetzen wirkungsvoller zu koordinieren; Planung, Bewertung und Finanzierung einzelner Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung.

b) Anlastung der Wegekosten

3.5.2

Die Kommission unternahm auch erste Schritte auf dem Wege zu einer angemessenen Anlastung der Kosten der Benutzung der verschiedenen Verkehrswege. Einige Mitgliedstaaten, insbesondere solche mit einem ausgedehnten Eisenbahnnetz, betrachten die Lösung dieses Problems als eine der Voraussetzungen weiterer Fortschritte bei der Beseitigung von Beschränkungen im Straßenverkehr. Es wurde geltend gemacht, daß Straßenverkehr und Binnenschifffahrt keinen gerechten Anteil an den Wegekosten zahlen, während die Eisenbahnen ihre Wegekosten in vollem Umfang decken müßten.

3.5.3

1970 wurde die Rechnungslegung über die Ausgaben für die Verkehrswege geschaffen²⁸⁾. 1971 schlug die Kommission die Einführung eines Systems für die Abgeltung der Wegekosten aller drei Binnenverkehrsträger vor, das auf den volkswirtschaftlichen Grenzkosten der Benutzung der Verkehrswege beruhte und falls erforderlich, durch eine Abgabe zum Haushaltsausgleich ergänzt werden sollte. Das System war theoretisch vernünftig, weshalb ein gewisser Konsens über einige seiner Kernpunkte zustande kam. Es zeigte sich jedoch, daß seine uneingeschränkte Durchführung zu politischen, praktischen und administrativen Schwierigkeiten führen würde, weshalb die Mitgliedstaaten vor einem konkreten Vorgehen zurückschrecken.

3.6 Schlußfolgerungen aus dem bisher Erreichten

Wenn man die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Rückblick betrachtet, so kann der Schluß gezogen werden, daß, gemessen an den Zielen der Kommissionsvorschläge, in den beiden letzten Jahrzehnten enttäuschend langsame Fortschritte erzielt wurden. So wurde zum Beispiel der in Artikel 75 Abs. 2 genannte Termin (Ende der Übergangszeit) insbesondere im Hinblick auf die Festsetzung der Bedingungen für den Zugang von Gebietsfremden zum innerstaatlichen Verkehr nicht eingehalten. Hinzu kommt, daß die Bereiche, in denen eine Verständigung möglich war, im Laufe der Zeit immer kleiner und die Erzielung echter

Fortschritte in Schlüsselfragen des Binnenverkehrs immer mühsamer wurden. Das zeigt sich daran, daß heute beim Rat über 40 Kommissionsvorschläge liegen, von denen einige, wie die Vorschläge über die Harmonisierung der Steuern sowie der Gewichte und Abmessungen, von großer Bedeutung sind. Einem raschen Grenzübergang stehen nach wie vor zahlreiche Hemmnisse entgegen. Es muß eingeräumt werden, daß den Bemühungen, Handelshemmnisse zu beseitigen und ein gemeinsames Verkehrssystem zu schaffen, nur ein Teilerfolg beschieden war. Als Folge davon wächst der Druck auf die Gemeinschaft, rascher und entschiedener zu handeln. Das Europäische Parlament hat noch in der letzten Zeit scharfe Kritik am Mangel an nennenswerten Fortschritten in der gemeinsamen Verkehrspolitik geübt und gegen den Rat das Verfahren aufgrund von Artikel 175 eingeleitet, weil dieser es unterlassen hat, Beschlüsse zu fassen.

4. Die Gründe für die Langsamkeit der Fortschritte

4.1

Es dürfte zweckmäßig sein, die Gründe der langsamen Fortschritte in der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik zu analysieren, da klare Vorstellungen von den Ursachen einer Krankheit zu Hinweisen führen können, die für eine geeignete Therapie zu ihrer Heilung notwendig sind.

4.2

Der Vertrag wurde nach dem Ende des letzten Krieges in einer Zeit des großen Aufbruchs zu einer liberalen Handelspolitik ausgehandelt; es fehlte eine ähnliche Bewegung in der Verkehrspolitik, die weiterhin größtenteils auf der Politik der dreißiger Jahre beruhte, in denen der Straßenverkehr sich zu einem großen Wirtschaftszweig zu entwickeln begann. Diese Politik wies Unterschiede auf, wobei eine in ihrer Methode interventionistische und in ihrer Art restriktive Politik vorherrschte. Obwohl es seither natürlich Entwicklungen gegeben hat, sind die Grundzüge dieser Politik dieselben geblieben. Um die ursprünglichen Kommissionsvorschläge annehmen zu können, hätten die meisten Mitgliedstaaten nicht nur ihre bisherige Politik, sondern, was noch schwieriger ist, auch die ihr zugrundeliegende Haltung erheblich ändern müssen. In diesem Falle zeigten sich die Mitgliedstaaten, obwohl sie einander näherrückten, nicht bereit, die von der Kommission befürworteten Änderungen vorzunehmen.

4.3

Selbst in der ursprünglichen Sechsergemeinschaft bestand ein erheblicher Unterschied in den wirtschaftlichen und geographischen Verhältnissen, die zu unterschiedlichen Verkehrsstrategien führten. Dies verstärkte sich in der Neunergemeinschaft und

wurde in der Zehnergemeinschaft noch deutlicher. Die geographischen Randstaaten sind viel stärker auf den Straßenverkehr angewiesen als die Mittelstaaten, die sich mehr auf die Eisenbahn verlassen.

4.4

Eine vollentwickelte gemeinsame Verkehrspolitik sowie ein entsprechender Verkehrsmarkt und die Integration des Gemeinsamen Marktes sind voneinander abhängig. Ein großer Teil der bisher erzielten Erfolge war das Ergebnis der zwangsläufigen Folgen einer Zollunion. Es liegt jedoch auf der Hand, daß die Entwicklung eines einzigen, einheitlichen Verkehrsmarktes die Begleiterscheinung und nicht die Voraussetzung eines größeren Zusammenwachsens der nationalen Wirtschaftspolitiken sein wird.

4.5

Darüber hinaus lassen sich die folgenden weiteren Gründe für die Langsamkeit der Fortschritte nennen:

- a) Im Kapitel über das Verkehrswesen wurden die Ziele einer gemeinsamen Verkehrspolitik nur allgemein formuliert, außer in einigen Punkten. Dies war auf die Schwierigkeit zurückzuführen, sich seinerzeit über diese Ziele überhaupt zu einigen; diese Schwierigkeit bestand auch nach der Verabschiedung des Vertrags fort.
- b) Die Randstaaten legten den Schwerpunkt auf die Liberalisierung des Straßengüterverkehrs, während die Zentralstaaten die vorherige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen verlangten. Dies führte dazu, daß viele Vorschläge der Kommission von nur wenigen Staaten blockiert wurden.
- c) Die Defizite der Eisenbahnverwaltungen und die bei der Reduzierung der Bahnnetze entstehenden Schwierigkeiten führten zu wachsendem politischen Druck auf die Mitgliedstaaten, die Interessen der meisten anderen Verkehrsmittel denen der Eisenbahn unterzuordnen.
- d) Es hat sich gezeigt, daß die Mitgliedstaaten äußerst zurückhaltend hinsichtlich der Verabschiedung von Maßnahmen sind, wenn diese nach der Rechtsprechung zum AETR der Gemeinschaft Kompetenzen bezüglich der nationalen Beziehungen zu Drittstaaten oder in internationalen Organisationen übertragen sollten. Darüber hinaus haben es die Mitgliedstaaten auch nicht gern gesehen, wenn die Gemeinschaft ihre Kompetenzen in diesen Organisationen ausübte, wenngleich dies im Zusammenhang mit der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik häufig notwendig ist. Dieses durch das AETR-Urteil geschaffene Junktim zwischen der internen Entwicklung der Gemeinschaftspolitik und ihrer Politik nach außen hin hat in der Folge paradoxerweise zu einer Behinderung der Ent-

wicklung der Politik der Gemeinschaft im Verkehrsbereich geführt.

- e) Im Gegensatz zu anderen Gebieten der Gemeinschaftspolitik ist die Verkehrspolitik bisher nicht mit den erforderlichen finanziellen Mitteln ausgestattet worden, die zur Durchsetzung einer Anzahl verkehrspolitischer Ziele erforderlich wäre.

4.6

Diese Faktoren haben zu mühsamen technischen Verhandlungen über jede einzelne Frage, nicht aber zu echten politischen Fortschritten geführt.

5. Zukünftige Formulierung und Durchführung der gemeinsamen Verkehrspolitik

5.1 Leitsätze für eine gemeinsame Verkehrspolitik

5.1.1

Es wird manchmal argumentiert, daß der Strom von Menschen und Gütern über die Grenzen der Gemeinschaft hinweg sich trotz der Langsamkeit des Integrationsprozesses noch schneller als der Binnenverkehr entwickelt hat und daß deshalb das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein einer zweckdienlichen gemeinsamen Verkehrspolitik im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Integration Europas als bedeutungslos angesehen werden könne. Es trifft zu, daß die Aufwendungen der Mitgliedstaaten für die Verkehrsinfrastruktur und Eisenbahnausrüstungen sowie die Privatkapitalbildung im Verkehrswesen ausgereicht haben, die Hardware eines vertretbaren Verkehrssystems aufrechtzuerhalten und zu entwickeln. Die Vertreter dieses Arguments hätten vollständig recht, wenn das einzige Kriterium für den Erfolg oder das Versagen von Verkehrsvorkehrungen darin bestünde, Menschen oder Güter zu transportieren. Besteht jedoch das Ziel darin, Menschen und Güter nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, d. h. schnell, reibungslos, effizient, kostenwirksam und unter Wahrung der Interessen des Gemeinwohls zu befördern, dann wird eine Verkehrspolitik der Gemeinschaft zu einem wesentlichen Bestandteil des wirtschaftlichen Integrationsprozesses.

5.1.2

Es läßt sich nämlich nachweisen, daß die Aufspaltung in divergierende nationale Verkehrspolitiken zu Reibungsverlusten an Effizienz, Kostenwirksamkeit und Produktivität führt, die darüber hinaus auch die Arbeitsbedingungen der im Verkehrswesen Tätigen nachteilig beeinflussen. Einige wenige einschlägige Beispiele mögen zur Illustration dieser Situation genügen: die schwerfälligen Verfahren an den Grenzübergangsstellen kosten den Straßengüterverkehr schätzungsweise etwa 800 Mio. ERE pro Jahr; es entstehen Produktivitätsverluste

durch zahlreiche Leerfahrten, die durch administrative Beschränkungen erforderlich gemacht werden und die etwa 40 % des gesamten grenzüberschreitenden Straßenverkehrs ausmachen; viele nationale technische und administrative Normen sind nicht kompatibel. Die von den einzelnen Fahrzeugen gefahrenen nationalen Kilometer sind nach wie vor größer als im grenzüberschreitenden Verkehr mit seinen meist längeren Einzelfahrten. Insgesamt betrachtet können diese und andere Faktoren zu bedeutenden nichttariflichen Hemmnissen im innergemeinschaftlichen Handel führen. Insbesondere angesichts der wirtschaftlichen Lage in der Gemeinschaft müssen die in allen Bereichen knapper gewordenen Mittel so wirtschaftlich wie möglich eingesetzt werden. Die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrswesens läßt sich an der Tatsache ablesen, daß der gewerbliche Verkehr mittelbar und unmittelbar etwa 6,5 % des jährlichen Inlandsprodukts der Gemeinschaft beträgt und daß er mehr als 6 Mio. Menschen beschäftigt. Die potentiellen wirtschaftlichen Verluste im Verkehrswesen sind damit eindeutig erkennbar, und die Notwendigkeit einer Verkehrspolitik der Gemeinschaft, mit der diese Mängel beseitigt werden können, wird um so zwingender.

5.1.3

Dies bedeutet aber auch, daß eine Verkehrspolitik der Gemeinschaft nicht getrennt von der Entwicklung anderer Gemeinschaftspolitiken ausgearbeitet werden kann: Regionalpolitik, Sozialpolitik, Umweltpolitik und Energiepolitik. Von Bedeutung ist jedoch, daß die Zielsetzungen dieser anderen Politiken innerhalb der Verkehrspolitik in einer Weise verfolgt werden, daß es nicht zu neuen Verzerrungen im Verkehrswesen kommt.

5.1.4

Angesichts des vorstehend Gesagten scheint die Mitteilung des Jahres 1973 als Darstellung der langfristigen Ziele nach wie vor zutreffend zu sein, insbesondere was das Ziel der Integration des Binnenmarktes betrifft. Andere Aspekte, wie die Rolle der öffentlichen Hand im Verkehrswesen, der Grad der Komplementarität und Substituierbarkeit zwischen nationalen und kommunitären Politiken oder die Kompatibilität zwischen der Verkehrspolitik der Gemeinschaft und dem Fortgang der wirtschaftlichen und sozialen Integration, bedürfen der Artikulierung in konkreten politischen Vorschlägen.

5.1.5

Dementsprechend kann aus der im vorliegenden Dokument enthaltenen Analyse eine Reihe von Richtlinien für künftige Fortschritte in Richtung auf eine Verkehrspolitik der Gemeinschaft entnommen werden:

- (i) Sie sollte darauf abgestellt sein, die Produktivität und Kostenwirksamkeit des Verkehrssystems zu heben, insbesondere durch die Beseitigung physischer Engpässe oder administrati-

ver Hemmnisse auf dem Markt. In diesem Zusammenhang sollten sowohl die Marktkräfte als auch die Intervention der öffentlichen Hand auf dem Verkehrsmarkt als diejenigen Instrumente betrachtet werden, mit denen das angestrebte Ergebnis erreicht wird, aber nicht als Selbstzweck angesehen werden.

- (ii) Sie muß das Auseinanderfallen der nationalen Verkehrspolitiken vermeiden. Das bereits erreichte Maß an Integration muß beibehalten und verbessert werden und erforderlichenfalls an veränderte Umstände angepaßt werden. Sind Maßnahmen auf der Ebene der Gemeinschaft blockiert worden, so bedarf es einer besonders engen Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten in solchen Fällen, in denen es die letzteren für erforderlich halten, nationale Maßnahmen zu treffen.
- (iii) Sie muß die erforderliche Ebene und die öffentlichen Instanzen finden, die sich mit den zu lösenden Fragen am besten befassen können. Die Gemeinschaft sollte sich auf diejenigen Maßnahmen konzentrieren, die auf einer unteren Ebene nicht bearbeitet werden können; dies gilt besonders für die Durchführung und die routinemäßige Bearbeitung. Ein praktisches Beispiel für diese Betrachtungsweise ist die Mitteilung der Kommission an den Rat vom Dezember 1980 über die Eisenbahnpolitik. In diesem Falle bezogen sich die Empfehlungen für die Verbesserung der Lage der Eisenbahnen auf solche Aufgaben, die Sache der Eisenbahnverwaltungen, der Regierungen und der Dienststellen der Gemeinschaft waren. Die Rolle der Gemeinschaft bestand demzufolge darin, den allgemeinen Rahmen zu definieren, innerhalb dessen eisenbahnspezifische Lösungen sowie spezifische Gemeinschaftsvorschläge für Themen, die sich für Maßnahmen auf dieser Ebene eigneten, ausgearbeitet werden konnten. Dies dürfte z. B. auch bedeuten, daß sich die Gemeinschaft nicht mit Fragen des örtlichen Verkehrswesens zu befassen braucht.
- (iv) Sie muß die geographische und wirtschaftliche Diversität der Mitgliedstaaten und die sich daraus ergebenden unterschiedlichen Interessen und Politiken berücksichtigen. Eine Verkehrspolitik der Gemeinschaft ist nicht notwendigerweise eine einheitliche Verkehrspolitik.
- (v) Sie muß sich der Gefährdung der internen Organisation des Marktes aus externen Quellen bewußt sein.

5.1.6

Das Ziel dieser Richtlinien besteht in der Erleichterung der Aufgabe der Einrichtungen der Gemeinschaft — siehe Artikel 3(e), 74 und 75 des EWG-Vertrags — bei der Verfolgung der Ziele des Vertrags im Verkehrsbereich im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik. Hinsichtlich der Organisation

der Durchführung dieser Aufgabe besitzen die Institutionen der Gemeinschaft einen gewissen Ermessensspielraum, der sie insbesondere in die Lage versetzt, den weitgefaßten Zielen der Artikel 2 und 3 — soweit der Verkehrsbereich davon erfaßt wird — praktische Form zu verleihen und die zu ihrer Verwirklichung geeigneten Maßnahmen zu definieren.

5.2 Die Eisenbahnen

5.2.1

Die Konsequenzen dieses Vorgehens werden selbstverständlich bei den verschiedenen Verkehrsarten unterschiedlich sein. Es ist jedoch von übergreifender Bedeutung, daß die gemeinsame Verkehrspolitik die derzeitigen Sorgen mancher Mitgliedsländer berücksichtigt, die sich auf die Lage ihrer Eisenbahnen beziehen und die auf der Sitzung des Ministerrats im Dezember 1981 nachdrücklich zum Ausdruck gebracht worden sind. Es ist im wesentlichen das Problem des Wettbewerbs zwischen Schiene, Straße und in gewissem Umfang auch Binnenwasserstraße, das jedem Versuch zugrunde liegt, bei einer gemeinsamen Verkehrspolitik Fortschritte zu erzielen. Die Mitgliedstaaten, deren Haushalte durch die Finanzierung großer Eisenbahndefizite belastet sind und die die sozialen und sonstigen Auswirkungen einer Verringerung des Schienennetzes für zu schwierig oder aus anderen Gründen für untragbar halten, sind nicht bereit, dem Straßen-transport eine normale Entwicklung zu erlauben, weil sie befürchten, daß sie damit die Defizite der Eisenbahnen verewigen. Diejenigen Mitgliedstaaten, die den Schwerpunkt mehr auf den Straßen-transport legen, wie die an der Peripherie der Gemeinschaft liegenden Staaten, müssen diese Auffassung berücksichtigen, wenn das System des innergemeinschaftlichen Straßen-transportes fühlbar weiterentwickelt werden soll. Dies gilt sowohl für bilaterale als auch für Vorkehrungen der Gemeinschaft.

5.2.2

Gleichzeitig können diejenigen Staaten, die in erster Linie die Eisenbahnen sehen, nicht davon ausgehen, daß sie den Handel der peripheren Staaten dadurch benachteiligen können, daß sie ihnen ungebührlich restriktive Vorschriften für den Straßen-transport auferlegen. Die Aufgabe lautet demnach, auf der Ebene der Gemeinschaft zur Schaffung von Voraussetzungen beizutragen, die für eine Verminderung der finanziellen Lasten der Eisenbahnen förderlich sind, dabei aber gleichzeitig dem Verkehr auf der Straße und den Binnenwasserstraßen eine Entwicklung entsprechend ihrer wirtschaftlichen Eigendynamik zu ermöglichen. Es liegt auf der Hand, daß eine solche Ausgewogenheit zwischen den Eisenbahnen auf der einen Seite und den Straßen und Binnenwasserstraßen auf der anderen Seite nicht leicht zu erreichen sein wird. Genauso klar dürfte aber auch sein, daß diese Politik nicht deblockiert werden kann, wenn ein solches Gleichgewicht nicht gefunden wird.

5.2.3

Den Eisenbahnen wird wahrscheinlich mehr dadurch geholfen werden können, daß die Effizienz und Attraktivität ihres Dienstleistungsangebots gesteigert wird und sie dabei unterstützt werden, sich auf die derzeitigen und künftigen Marktverhältnisse einzustellen, als durch eine Verschärfung oder auch nur eine Beibehaltung der derzeitigen Restriktionen für andere Verkehrsarten. Sie sollten in die Lage versetzt werden, vollen Nutzen aus der Tatsache zu ziehen, daß der Handel zwischen den Mitgliedstaaten weiter wächst und sich der Schwerpunkt verkehrsmäßig schrittweise von dem verhältnismäßig eher durch Kurzstrecken gekennzeichneten nationalen Verkehr weg- und auf den europäischen Verkehr mit seinen größeren Fahrstrecken zubewegt. Hier sind die Eisenbahnen (mit einigen wichtigen Ausnahmen) eine Ergänzung zueinander und stehen nicht im Wettbewerb miteinander. Ein großer Teil der Verantwortung für die Lösung des Problems liegt in den betreffenden Mitgliedstaaten. Die Aufgabe der Gemeinschaft besteht darin, dabei Hilfestellung zu geben, daß Hindernisse beseitigt werden, die Inspiration zu gemeinsamen Lösungen gegeben wird und ein Beitrag zur Koordinierung geleistet wird, wo eine solche erforderlich ist. Die Kommission vermag nicht die Notwendigkeit zu erkennen, eine bis ins einzelne gehende Koordinierung der nationalen Eisenbahnpolitiken vorzuschlagen, außer dort, wo es sich um die Beseitigung von Hindernissen für größere internationale Effizienz sowie darum handelt, das Verhältnis zwischen Staat und der Eisenbahn voll transparent zu machen. Auf der Ebene der Gemeinschaft beabsichtigt die Kommission demnach, sich auf die Entwicklung des Schienenverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten zu konzentrieren sowie diejenigen Aspekte zu berücksichtigen, bei denen der nationale und der internationale Schienenverkehr eng miteinander verknüpft sind und nicht voneinander getrennt werden können. Es mag auch ein Argument dafür geben, daß die Gemeinschaft in Erwägung zieht, den Mitgliedstaaten bei der Bewältigung der sozialen Auswirkungen der erforderlichen strukturellen Anpassungen, die in vielen Eisenbahnverwaltungen erforderlich sind (Umsetzungen von Personal, Änderung der ausbildungsmäßigen Voraussetzungen usw.), behilflich zu sein.

5.2.4

Was in dieser Hinsicht geschehen kann, wurde vom Rat in seiner Entschliebung über die Eisenbahnen vom Dezember 1981³¹⁾ zum Teil bereits gesagt. Die Kommission hat im Anschluß daran ein Arbeitsprogramm ausgearbeitet, das die Grundlage für eine Reihe spezifischer Vorschläge zur Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen darstellt und das dem Rat zum Teil bereits im Jahre 1982 vorgelegt worden ist oder noch im Jahre 1983 vorzulegen ist.

5.2.5

Die Entwicklung des kombinierten Verkehrs auf der Straße, der Schiene und den Binnenwasserstra-

ßen ist ein Verfahren, mit dem die Interessen der Eisenbahnen mit denen der anderen Verkehrsträger verbunden werden können. Die Logik einer größeren Förderung dieser Transportart besteht darin, daß auf diese Weise die Effizienzvorteile verschiedener vorhandener Verkehrsträger vereinigt werden können. Hieraus zieht auch der Kunde Nutzen, und die Umwelt wird geschont. Auch die verbesserte Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen kommerziellen Interessen ist von Bedeutung, und die Kommission hat sich hier eingeschaltet, denn auf diese Weise kann ohne Behinderung der normalen Marktkräfte und ohne die Einführung dirigistischer Maßnahmen eine Verbesserung des Transportangebots an die Öffentlichkeit erreicht werden, während ein bedeutsamer Beitrag zur Verbesserung der finanziellen Lage der Eisenbahnen geleistet wird. Die Kommission wird daher die Entwicklung des kombinierten Verkehrs weiter verfolgen.

5.2.6

Es wäre darüber hinaus von Nutzen, bei jeder vom Rat vereinbarten Förderung der Infrastruktur den Vorhaben von gemeinschaftlichem Interesse Vorrang zu geben, soweit diese den Übergang des Verkehrs von der Straße auf die Schiene erleichtern sollen, falls dies wirtschaftlich vertretbar erscheint.

5.2.7

Ein weiteres wichtiges Problem, das sinnvollerweise auf der Gemeinschaftsebene in Angriff genommen werden könnte, betrifft die Kostenberechnung und Kostenzuweisung von Infrastrukturvorhaben. In dieser Hinsicht sollten die Eisenbahnen auf die gleiche Basis gestellt werden wie die beiden anderen Verkehrsträger. Dies bedeutet, daß ein klarer Unterschied zwischen den finanziellen Verpflichtungen des Staates und der Eisenbahnverwaltung gemacht werden muß. In verschiedenen Ratsbeschlüssen³²⁾ ist dieses Ziel bereits angestrebt worden. Ein weiterer Schritt ist jedoch noch erforderlich: Die Kosten der Erstellung und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur sollten — wie die Kosten des Straßen- und Kanalbaus — in die finanzielle Zuständigkeit des Staates fallen. Als Gegenleistung sollte die Eisenbahnverwaltung dem Staat eine Benutzergebühr zahlen, in der sich zumindest die kurzfristigen Grenzkosten widerspiegeln, die aus der Benutzung der vom Staat gebauten Infrastruktur durch die Eisenbahnen entstehen. Die Gemeinschaft braucht lediglich die Grundsätze für die finanzielle Zuständigkeit und des Ausgleichs für die Benutzung der Eisenbahn-Infrastruktur aufzustellen. Es wäre Sache der Mitgliedstaaten und der nationalen Eisenbahnverwaltungen, diejenigen organisatorischen und betrieblichen Formen zu finden, die den jeweiligen nationalen Gegebenheiten am besten angepaßt sind.

5.2.8

Selbstverständlich würde eine solche Maßnahme allein die Eisenbahnen nicht auf eine gesündere

kommerzielle Basis stellen können. Es würde sich im Grunde lediglich um eine Änderung des Abrechnungsverfahrens handeln, die jedoch bedeutende betriebswirtschaftliche Konsequenzen haben würde, denn sie würde die finanzielle Verantwortung des Staates für die Erstellung und Instandhaltung des Systems klarstellen. Die Eisenbahnen würden wettbewerbsmäßig in eine ähnliche Lage wie ihre beiden Konkurrenten versetzt: Sie wären nur noch für denjenigen Teil ihrer Kosten verantwortlich, die durch die Benutzung des Systems entstehen, während die verbleibenden Kosten vom Staat übernommen würden. Dies würde die Eisenbahnen in die Lage versetzen, Kostenberechnungs- und Preisfestsetzungsmethoden einzuführen, die den kommerziellen Grundsätzen ihrer Wettbewerber näherkommen. Größe und Struktur der Systeme sowie Beschlüsse über die Einstellung von Strecken, die Verbesserung vorhandener Strecken und der Bau neuer Strecken wären Sache des Staates. Zwar ist es zutreffend, daß in den meisten Staaten die Eisenbahndefizite bzw. die Defizitfinanzierung des Staates bereits ein solches Ausmaß angenommen haben, daß die Regierungen in der Praxis heute schon die ganze oder einen erheblichen Teil der Infrastruktur finanzieren. Grundsätzlich gesprochen tragen jedoch die Eisenbahnen der Gemeinschaft eine Verantwortung, die ihre Konkurrenten nicht belastet.

5.2.9

Darüber hinaus müßte eine klarere Unterscheidung getroffen werden zwischen den Rechten und Pflichten der Eisenbahnen als kommerzielle Unternehmen und ihren Rechten und Pflichten in bezug auf das öffentliche Interesse. Dies ist eine Aufgabe, die in erster Linie die Mitgliedstaaten sowie die beteiligten Eisenbahnen angeht. Die Gemeinschaft kann auf diesem Gebiet bestenfalls eine koordinierende Rolle spielen. Es wäre deshalb beispielsweise nicht sehr sinnvoll, wollte die Gemeinschaft eine Frist für die Erreichung des finanziellen Gleichgewichts festsetzen oder dafür detaillierte Verfahren aufstellen. Nach Auffassung der Kommission würde die Durchführung aller von ihr in bezug auf das Eisenbahnwesen vorgeschlagenen Maßnahmen einen bedeutenden Beitrag zur Erreichung des finanziellen Gleichgewichts leisten. Von noch größerer Bedeutung ist jedoch, welche Maßnahmen die Mitgliedstaaten auf der nationalen Ebene zu treffen bereit sind, um dieses Ziel zu erreichen. In diesem Zusammenhang gibt es in den Augen der Kommission gute Argumente, die dafür sprechen, den Mitgliedstaaten zu empfehlen, das Ausmaß der öffentlichen Aufgaben, die von bestimmten Verkehrsbetrieben beachtet werden müssen, zu reduzieren oder diese ganz abzuschaffen. Insbesondere scheint kein Grund zu bestehen, den Güterverkehr nicht in der Regel auf ausschließlich kaufmännische Basis abzuwickeln.

5.3 Der Straßenverkehr

5.3.1

Die Kommission betrachtet die derzeitigen nationalen Systeme der Reglementierung des Straßengü-

terverkehrs als kostspielig, schwerfällig und wirtschaftlich ineffizient. Obgleich die Gemeinschaftskonzession bereits eine erhebliche Verbesserung in der richtigen Richtung darstellt, und deren Ausbau weiterverfolgt wird, wird die Kommission weitere Möglichkeiten prüfen, mit denen das Angebot der Nachfrage angepaßt werden kann, wodurch das derzeitige System der Kapazitätskontrollen im Straßengüterverkehr letzten Endes überflüssig würde.

In diesem Zusammenhang ist wichtig, darauf hinzuweisen, daß die Rechtsprechung des Gerichtshofes der Kommission eine besondere Rolle dort zuerkennt, wo Mitgliedstaaten Maßnahmen auf einem Gebiet planen, die in die Zuständigkeit der Gemeinschaft übergegangen ist. Die Kommission hofft, daß der Rat beim Erlaß von Maßnahmen ausreichende Fortschritte erzielt, um die gemeinsame Verkehrspolitik zu vervollständigen. Falls solche Maßnahmen in angemessener Zeit nicht zu erreichen sind, hat die Kommission noch die Möglichkeit von ihren Befugnissen Gebrauch zu machen, um zu gewährleisten, daß eigenstaatliche Maßnahmen, im Innern wie in den Außenbeziehungen die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Bereich des Straßenverkehrs nicht beeinträchtigen, und um die Entwicklung der nationalen Politiken auf diesem Gebiet zu kontrollieren und zu lenken.

5.3.2

Die Vorschläge der Kommission über den Marktzugang beim Güterverkehr werden sowohl die Notwendigkeit eines effizienten Marktes als auch übergreifende wirtschaftliche Erwägungen berücksichtigen. Die bisherigen Versuche der Kommission, die Gemeinschaftsquote zu erhöhen, stießen auf den wachsenden Widerstand von

1. Regierungen, die die Eisenbahnen schützen wollten,
2. Regierungen, deren Staaten als Transitländer für einen Verkehr dienten, aus dem sie keinen oder nur geringen Nutzen zogen, und
3. Straßentransportunternehmen, die sich bereits im Besitz von Konzessionen befanden und keinen verstärkten Wettbewerb wollten.

5.3.3

Trotz der aufgetretenen Widerstände erscheint es nach wie vor sinnvoll, den Anteil des Verkehrsaufkommens, der aufgrund von Gemeinschaftskonzessionen abgewickelt wird, zu erhöhen. Es ist daher geplant, weiter an der Entwicklung von Kriterien zu arbeiten, die das Ansteigen der Zahl von Gemeinschaftskonzessionen an das Gesamtwachstum des Straßengüterverkehrs knüpft und dabei die Wettbewerbsfähigkeit und den Auslastungsgrad der anderen Verkehrsträger berücksichtigt. Das Parlament befürwortet eine längerfristige Lösung dieser Frage, wobei sich beispielsweise ein fünfjähriges Gemeinschaftsabkommen vorstellen ließe, in dessen

Rahmen die Gemeinschaftskonzessionen in jedem Jahr um das X-fache der Steigerungsrate des gesamten Straßengüterverkehrsaufkommens des Vorjahres vermehrt werden. Es wäre den Mitgliedstaaten möglich, diese Vermehrung entsprechend dem Ratsbeschluß vom 20. Dezember 1979³³⁾ bei ihren bilateralen Verhandlungen in Betracht zu ziehen. Das Endergebnis bestünde in einer sehr allmählichen Erhöhung des Anteils des innergemeinschaftlichen Straßengüterverkehrs aufgrund von Gemeinschaftskonzessionen, wobei diese Erhöhung an eine tatsächlich eingetretene Verstärkung des Verkehrsaufkommens geknüpft wäre.

5.3.4

Zusätzlich zu der allgemeinen Gemeinschaftskonzession wird die Kommission sich darum bemühen, bestimmte spezifische Verkehrsarten zu bestimmen und ihre vollständige oder zumindest teilweise Liberalisierung vorzuschlagen; es handelt sich hierbei um solche, die sich aus wirtschaftlichen oder kommerziellen Gründen am besten für die Straße eignen.

5.3.5

Um den Anliegen der Transitstaaten Rechnung zu tragen, könnte man eine Kompensation durch Infrastrukturabgaben und -einnahmen vorsehen. Der Grundsatz, wonach Fahrzeuge nur im Lande ihrer Registrierung besteuert werden, ist von der Gemeinschaft akzeptiert worden. Nach diesem System zahlen ausländische Transitfahrzeuge zwar die im Transitstaat anfallenden Treibstoffsteuern, aber nicht die Fahrzeugsteuern zur Deckung der Kosten der Benutzung des vorhandenen Infrastruktursystems. Solange zwischen den verschiedenen Graden der Benutzung der gegenseitigen Infrastruktursysteme ein ungefähres Gleichgewicht besteht, ist die Anwendung dieses „Nationalitätenprinzips“ praktisch und gerecht. Der grenzüberschreitende Verkehr innerhalb der Gemeinschaft hat sich jedoch in den letzten beiden Jahrzehnten ungleichmäßig entwickelt und stellt eine schwere Belastung für die Mittel, die Umwelt und die Bevölkerungen derjenigen Staaten dar, deren Infrastrukturnetze als Transitrouten dienen. Das Fehlen einer ausreichenden Entschädigung für den Straßentransitverkehr hat sich als bedeutendes Hindernis für die Aufstellung einer gemeinschaftlichen Verkehrspolitik erwiesen. Die Kommission wird daher den Versuch unternehmen, für die Transitländer ein Ausgleichssystem zu entwickeln, ohne dabei jedoch neue Hindernisse für den grenzüberschreitenden Verkehr zu schaffen oder etwas am Nationalitätenprinzip zu ändern, das den Vorteil bietet, die Doppelbesteuerung zu vermeiden.

5.3.6

Kurz skizziert würde das Ausgleichssystem sich auf Daten des Transitverkehrs und auf die in den Mitgliedstaaten auf diesen Verkehr zurückzuführenden Infrastrukturkosten für den Straßenbau stüt-

zen, so daß Unausgewogenheiten in der Kostendeckung zwischen den Mitgliedstaaten aufgezeigt würden. Hierbei könnte derjenige Teil der von den Verkehrsunternehmen gezahlten Kfz.-Steuer, der auf Kilometerleistungen im Ausland entfällt — derzeit nach dem Nationalitätenprinzip nicht aufgeteilt — dem Ausgleichssystem gutgeschrieben werden; evtl. entstehende Nettobelastungen würden durch einen Clearingmechanismus ausgeglichen. Innerhalb der ECMT sind ähnliche Überlegungen im Gange.

5.3.7

Es ließe sich somit ein Bündel von Vorschlägen bezüglich des Straßenverkehrs vorstellen, bestehend aus:

1. einer quasi-automatischen Steigerung des aufgrund von Gemeinschaftskonzessionen durchgeführten Verkehrs in Verbindung mit bereits erzielten Steigerungsraten im Verkehrsaufkommen und mit der Möglichkeit, daß die Mitgliedstaaten über entsprechende Verminderungen der Zahl der bilateralen Konzessionen verhandeln; hinzu käme die Schaffung und verhältnismäßig liberale Ausgabe von Gemeinschaftskonzessionen für spezifische Verkehrsarten;

2. einem bestimmten System zum Ausgleich der Kosten der Transitstaaten.

Dieses Bündel müßte *pari passu* mit Maßnahmen eingeführt werden, die die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen verbessern und hauptsächlich aus solchen bestehen, die das Infrastrukturproblem lösen und alle Hindernisse beseitigen, die für eine engere Zusammenarbeit zwischen ihnen bestehen.

5.3.8

Es gibt noch weitere Maßnahmen, die ebenfalls von Nutzen wären. Die an den Grenzen durchgeführte Kontrolle des Treibstoffinhalts in den Tanks sollte aufgehoben werden.

Die Arbeiten an der Beseitigung von Hindernissen für einen rascheren Grenzübergang an den innergemeinschaftlichen Grenzen sollten fortgesetzt werden; das gleiche gilt für Grenzübergänge zwischen Ländern der Gemeinschaft und Drittländern und für die Harmonisierung der Gewichte und Abmessungen von Straßenverkehrsfahrzeugen der Gemeinschaft. Die derzeitigen vorläufigen Regelungen sollten durch neue Preisbildungsvorschläge ersetzt werden, mit denen ein System von Referenztarifen eingeführt wird, die auch ein Optionselement enthalten, das von den Mitgliedstaaten in allseitiger Vereinbarung obligatorisch gemacht werden kann. Zur Vermehrung der Möglichkeiten des berufsmäßigen Straßenverkehrs sollte — ohne eine sich daraus ergebende Auswirkung auf die Eisenbahnen — die Definition des Werkverkehrs auch auf solche Dienstleistungen ausgedehnt werden, die aufgrund eines langfristigen Vertrags ausschließlich einem bestimmten Kunden erbracht werden, wobei die Fahrzeuge ausschließlich für diesen Kunden reserviert sind. Darüber hinaus erscheint es sinnvoll, die

derzeitige Diskriminierung gegen solche im Werkverkehr eingesetzten Fahrzeuge aufzuheben, die durch langfristige Anmietung anstatt durch sofortigen Kauf erworben werden; weiter wären die Anomalien zu beseitigen, die durch die derzeitige Behandlung im Werkverkehr eingesetzter LKWs entstehen, die im Eigentum eines anderen, zu ein und derselben Organisation gehörenden Zweigunternehmens stehen. Auch zur Lösung dieser Fragen wird die Kommission Vorschläge machen.

5.3.9

Was die Benutzergebühren für die Infrastruktur angeht, so wird der vorhandene Vorschlag für eine erste Richtlinie zur Angleichung der nationalen Steuersysteme für kommerzielle Fahrzeuge, der eine große Mehrzahl der Mitgliedstaaten prinzipiell zugestimmt hat, und die auch die Unterstützung des Europäischen Parlaments findet, aufrechterhalten³⁴). Die Annahme dieses Vorschlags wäre ein bedeutsamer Schritt bei dem Versuch, die Wettbewerbsbedingungen innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern zu harmonisieren. In diesem Zusammenhang sollte auch erwähnt werden, daß die Kommission darüber hinaus Vorschläge gemacht hat, die zu einer größeren Übereinstimmung — nicht notwendigerweise einer Einheitlichkeit — in der Treibstoffbesteuerung führen sollen³⁵). Dies ist eine Ergänzung der vorgeschlagenen Abschaffung der Grenzkontrollen für den Treibstoffvorrat in den Fahrzeugtanks, da immer noch ausgeprägte Unterschiede in den Steuern bestehen, die von bestimmten Mitgliedstaaten auf Dieselöl erhoben werden.

5.3.10

Auf dem Gebiet der sozialen Arbeitsbedingungen ist die Zeit für eine Überprüfung der Richtlinien 543/69 und 1463/70 im Lichte der seit ihrem Inkrafttreten gesammelten Erfahrungen und für eine Verbesserung der Anwendung dieser Richtlinien in den Mitgliedstaaten gekommen. Dies ist auch vom Europäischen Parlament betont worden³⁶). Darüber hinaus sollte auch der Vorschlag der Kommission über die Harmonisierung bestimmter sozialer Fragen³⁷), der auf dem Ratsbeschluß vom 13. Mai 1965 beruht, unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Diskussionen mit den Mitgliedstaaten, den Sozialpartnern und anderen überprüft werden.

5.4 Der Verkehr auf Binnenwasserstraßen

5.4.1

Bei den Vorschlägen zur Binnenschifffahrt sollten insbesondere die unterschiedlichen geographischen und internationalen Gegebenheiten dieses Verkehrsträgers berücksichtigt werden: die Existenz verschiedener regionaler Wasserstraßensysteme — am wichtigsten der Rhein und seine Nebenflüsse, das Nord-Süd-Becken und die französischen und deutschen Kanalsysteme — sowie das Vorhandensein eines internationalen Abkommens über den Rhein — die Mannheimer Konvention.

5.4.2

Was den Marktzugang betrifft, so scheint kein sachlicher Grund dafür zu bestehen, von der gegenwärtigen Praxis abzuweichen, wonach die Entscheidung über den Markteintritt den kaufmännischen Erwägungen der Unternehmer überlassen ist. In diesem Zusammenhang ist das Marktbeobachtungssystem der Gemeinschaft ein wertvolles Instrument bei der Entscheidungsfindung der Unternehmer. Um eine ausreichende sachliche Eignung zu gewährleisten, sollten jedoch Kriterien aufgestellt werden, aufgrund deren ein Mindestmaß an beruflichen Qualifikationen verlangt wird, ehe der Zugang zum Beruf erlaubt wird. Als ergänzende Maßnahme sollten die Arbeiten an der gegenseitigen Anerkennung der Diplome oder anderer Bescheinigungen, die das Recht auf Zugang zum Beruf geben, fortgesetzt werden. Es sollten Schritte unternommen werden, um auf Gemeinschaftsebene die Durchführung des Zusatzprotokolls Nr. 2 zur Mannheimer Konvention zu gewährleisten, in der die Zugangsvoraussetzungen zum Rheinbecken für Drittstaaten, die nicht Rheinuferstaaten sind, festgelegt worden sind.

5.4.3

Die strukturelle Überkapazität blieb trotz verschiedener nationaler Verschrottungsmaßnahmen ein ständiges Problem der Binnenschifffahrt. Der begrenzte Erfolg dieser Maßnahmen ist auf das Fehlen an Koordinierung, die Unterschiedlichkeit der nationalen Kriterien und die nicht ausreichend zur Verfügung gestellten Mittel zurückzuführen. Hinzu kommt, daß für viele der zahlreichen Partikuliere in diesem Bereich der Beschluß, ihr Schiff zu verschrotten, das Ausscheiden aus dem Beruf bedeutet, was ihnen nicht immer leicht fällt. Die nationalen Verschrottungsaktionen könnten effizienter gestaltet werden, wenn die Voraussetzungen für eine Verschrottung auf Gemeinschaftsebene harmonisiert würden und wenn eine gemeinsame Betrachtungsweise für die Schaffung und die Arbeitsweise der Verschrottungskassen gefunden werden könnte. Solange die Verschrottungspläne durchgeführt werden, sollten staatliche Beihilfen für den Bau neuer Fahrzeuge zumindest für solche Fahrzeuge unterbleiben, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden sollen. Die Kommission wird prüfen, ob Bedarf an einer Gemeinschaftsaktion zur Erleichterung der wirtschaftlichen Wiedereingliederung von Unternehmern und Arbeitskräften besteht, die durch diese Maßnahmen freigesetzt werden. Darüber hinausgehende Maßnahmen betreffend den Zugang zum Markt oder das Ausscheiden aus dem Markt erscheinen zur Zeit nicht als erforderlich.

5.4.4

Es besteht jedoch Grund die Probleme zu prüfen, die sich im Zusammenhang mit dem System des „tour de rôle“ ergeben, das auf vielen Verkehrsverbindungen des Nord-Süd-Beckens angewandt wird; Ziel einer solchen Prüfung müßte es sein, zweck-

dienliche Lösungen vorzuschlagen, die die Interessen der Betreiber, der Verloader und der allgemeinen Öffentlichkeit berücksichtigen. Darüber hinaus wird die Kommission prüfen, ob Bedarf an einem Modernisierungsprogramm für veraltete Schiffe besteht, die insbesondere nur dieser Verkehrsverbindung dienen, wobei lediglich bestimmte technische Aspekte der vorhandenen Schiffe eine Rolle spielen würden und nicht an eine Kapazitätsausweitung gedacht ist.

5.4.5

Die Kommission wird ihre Initiativen auf dem Gebiet der Verbesserung der sozialen Lage der Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt fortsetzen.

5.4.6

Ein wichtiges Koordinierungsproblem ist die Frage der Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Wasserwegen. Diese Frage wird in den Ziffern 5.5.8 und 5.5.9 erörtert.

5.5 Die Verkehrswege**5.5.1**

Die Fragen der Verkehrswege erstrecken sich

- a) auf die Planung, Finanzierung und den Bau der Verkehrswege,
- b) auf die Zuweisung der Kosten für die Benutzung der Verkehrswege

*A. Planung, Finanzierung und Bau***5.5.2**

Die methodologischen, organisatorischen und prozeduralen Mittel zur Verkehrswegeplanung auf der europäischen Ebene sind vorhanden. Der Ratsbeschluß vom 20. Februar 1978 billigte das Konsultationsverfahren und schuf einen Ausschuß für die Verkehrsinfrastruktur. Das Konsultationsverfahren bezieht sich auf Vorhaben, die für die Gemeinschaft von Interesse sind, und wird ergänzt durch ein Verfahren der Mitteilung nationaler Infrastrukturplanungen und -programme. Das Mandat des Verkehrs-Infrastrukturausschusses, der aus Vertretern der Mitgliedsländer besteht und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt, besagt, daß er „einen Beitrag zur harmonischen Entwicklung des im Interesse der Gemeinschaft liegenden Infrastrukturnetzes“ leisten soll.

5.5.3

Die in der Mitteilung der Kommission von 1973 und insbesondere in ihrer Denkschrift von 1979³⁸⁾, die vom Europäischen Parlament unterstützt worden ist³⁹⁾, vorgeschlagene Aktion sollte fortgesetzt werden; dabei sollte insbesondere die Notwendigkeit

der Beseitigung von solchen Verkehrsengpässen berücksichtigt werden, die sich am besten auf Gemeinschaftsebene bewältigen lassen. Es ist noch viel Raum für die Steigerung der Produktivität des innergemeinschaftlichen Verkehrs durch verbesserte Methoden und Verfahren für die koordinierte Entwicklung der Infrastruktur vorhanden, und zwar sowohl auf der Ebene der Gemeinschaft als auch in bezug auf bestimmte Drittländer. Die erforderlichen Vorbereitungsarbeiten wie Verkehrsstudien, die Ausarbeitung von Kriterien zur Definierung des Gemeinschaftsinteresses an Infrastrukturplänen und -vorhaben, Studien von Verkehrsengpässen von europäischer Bedeutung, Studien von Sondervorhaben (z. B. die Straße von Messina, der Kanaltunnel, Verbindungen über die Alpen) sind bereits weit vorangeschritten.

5.5.4

Angesichts der der Kommission zur Verfügung stehenden Mittel und Kenntnisse ist es unvermeidlich, daß sich die Maßnahmen der Gemeinschaft auf die Ergänzung der nationalen Verkehrswegeplanungen beschränken müssen, indem eine Gemeinschaftsdimension hinzugefügt wird, wo dies angezeigt erscheint. Dies bedeutet, daß die Planung, Finanzierung und Erstellung von Infrastrukturvorhaben von nationaler und Gemeinschaftsbedeutung auch weiterhin die Aufgabe der nationalen Instanzen in den einzelnen Mitgliedstaaten sein werden. Es wäre jedoch nützlich, die Möglichkeit eines Finanzbeitrags der Gemeinschaft für diejenigen Elemente eines Infrastrukturvorhabens ins Auge zu fassen, die eindeutig als im Interesse der Gemeinschaft liegend bestimmt werden können und die ohne finanziellen Beitrag der Gemeinschaft entweder überhaupt nicht oder nicht innerhalb der gewünschten Zeitspanne fertiggestellt werden könnten. Es würde der Empfehlung des Parlaments⁴⁰⁾ und den weiter oben in diesem Dokument dargelegten Politiken entsprechen, wenn die Anwendung von Gemeinschaftskriterien zu einer Betonung solcher Vorschläge führen würde, die die Umleitung eines Teils des Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene zum Gegenstand hätten, soweit dies wirtschaftlich gerechtfertigt ist.

5.5.5

Weitere Schritte bestünden

- in einer Einigung im Rat auf einen Vorschlag, Hilfe für Vorhaben im gemeinschaftlichen Interesse auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen⁴¹⁾. Hier würde ein verhältnismäßig geringer Geldbetrag zu einem erheblichen Nutzen in der Form der Investitionsstimulierung und der Stärkung des Zusammenhalts des Binnenmarkts führen. Angesichts der weiter oben erörterten Unterschiede der Lage in den zehn Mitgliedstaaten wäre es zweckdienlich, wenn sich diese Maßnahme auch auf Vorhaben in Häfen und auf Flughäfen erstrecken würde, soweit diese Vorhaben dem innergemeinschaftlichen Verkehr dienen;

- sie bestünden weiter darin, daß im Infrastrukturausschuß ein Leitplan für solche Verkehrswege ausgearbeitet würde, die von gemeinschaftlichem Interesse sind. Dieser Plan würde die Grundlage für die Festlegung spezifischer Infrastrukturvorhaben von europäischem Interesse sein, die entsprechend den im gemeinsamen Einvernehmen ausgearbeiteten Kriterien eine Finanzhilfe der Gemeinschaft erhielten. Es bedarf keiner besonderen Betonung, daß ein solcher Plan im Lichte der sich verändernden Umstände und Prioritäten ständig angepaßt werden müßte.

B. Zuordnung und Anlastung der Infrastruktorkosten

5.5.6

Die richtige Zuordnung der Kosten für die Benutzung von Infrastruktureinrichtungen sowie deren Anlastung sind wichtige Elemente für die effiziente Verteilung des Verkehrs zwischen und innerhalb der Verkehrsträger. Einige Mitgliedstaaten haben die Auffassung vertreten, daß das Versäumnis, ein gemeinsames System der Abgeltung der Benutzung von Infrastruktureinrichtungen zu schaffen, einer der Hauptgründe für den insgesamt langsamen Fortschritt der gemeinsamen Verkehrspolitik ist.

5.5.7

Obgleich die Fortschritte seit der Vorlage des ersten umfassenden Vorschlags der Kommission auf diesem Gebiet im Jahre 1971 enttäuschend sind, dürften die auf Sachverständigenebene zu verzeichnenden Entwicklungen erneute Anstrengungen rechtfertigen. Die weniger weit gesteckten Ziele der neuen Vorschläge sind:

- die Schaffung einer größeren Transparenz hinsichtlich der Beiträge zu Infrastrukturaufwendungen durch die Benutzer und den Staat;
- die Beseitigung bestimmter Verzerrungen in den Wettbewerbsbedingungen innerhalb und zwischen den Mitgliedstaaten entsprechend den Fortschritten auf den betroffenen Gebieten der gemeinsamen Verkehrspolitik.

Die neuen Vorschläge sollten vom Grundsatz ausgehen, daß die Benutzer wenigstens die kurzfristigen Grenzkosten jeder Verkehrsart bezahlen; diese würden auf der Grundlage gemeinsamer Methoden bestimmt und errechnet. Hinsichtlich der weiteren Kosten sollte es im Ermessen jedes Mitgliedstaates liegen, daß Maß an Kostendeckung anzustreben, das er mit Rücksicht auf seine besonderen Verhältnisse für angemessen hält.

5.5.8

Für den Straßenverkehr liegen die Vorschläge der Kommission über die Harmonisierung der Steuern bereits auf dem Tisch des Rats und sollten weiterverfolgt werden.

Für die Eisenbahnen sind die Methoden zur Grenzkostenberechnung auf Sachverständigenebene vereinbart worden, und die Arbeiten an einem Kommissionsvorschlag auf der Grundlage der weiter oben umrissenen grundsätzlichen Betrachtungsweise gehen weiter.

Bei den Binnenwasserstraßen befindet sich die Berechnung der Grenzkosten im Endstadium der Fertigstellung durch die Sachverständigen. Das nächste Stadium besteht darin festzustellen, inwieweit das Fehlen oder das niedrige Niveau der Benutzergebühren für die Binnenwasserstraßen den Wettbewerb mit den Eisenbahnen beeinflußt, und welche Auswirkungen höhere Gebühren auf den Binnenwasserstraßen auf den Verkehr haben würden. Bei dieser Analyse müssen die unterschiedlichen geographischen Gegebenheiten und die Wettbewerbsverhältnisse auf dem Rhein und im Nord-Süd-Verkehr sowie die Probleme ihrer Verbindung wie auch die Probleme der Partikuliere berücksichtigt werden.

5.5.9

Der Rhein wirft insoweit ein juristisches Problem auf, als bestimmte Seiten — zu denen die Kommission nicht gehört — argumentieren, daß die Mannheimer Akte die Erhebung von Benutzergebühren untersagt. Wirtschaftlich gesehen gibt es Argumente dafür, daß die Regierungen sich von den Benutzern die Kosten der Infrastrukturarbeiten erstatten lassen, die ausschließlich zugunsten der Schifffahrt durchgeführt worden sind. Vorschläge auf diesem Gebiet sollten selbstverständlich auch im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) erörtert werden. Die Aufgabe wird sich als schwierig erweisen, aber die Kommission beabsichtigt, sie in Angriff zu nehmen.

6. Energie- und umweltpolitische Erwägungen

Wie weiter oben bereits ausgeführt, besteht zwischen Verkehrs-, Energie- und Umweltpolitik auf allen Ebenen eine Wechselwirkung, und obgleich es manchmal notwendig sein wird, sich zwischen widersprüchlichen Zielen zu entscheiden, sollten diese Politiken dennoch, wo immer möglich, kompatibel gestaltet werden. Auch wenn die Kommission die Auffassung vertritt, daß die Möglichkeiten, energie- oder umweltpolitische Zielsetzungen durch Verkehrsverlagerungen zwischen den Verkehrsarten zu verwirklichen, nicht überschätzt werden sollten, geht sie davon aus, daß die in der vorliegenden Mitteilung umrissenen Vorschläge einen bedeutsamen Beitrag zu den innerhalb jeder einzelnen Verkehrsart bestehenden Zielen energie- und umweltpolitischer Art darstellen. Insbesondere werden die erhoffte Reduzierung in der Zahl von Leerfahrten durch LKWs, die Förderung des kombinierten Verkehrs, die Verminderung der Hemmnisse an den Grenzen und die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen sowohl zu energie- als auch zu umwelt-

politischen Vorteilen führen, und der Einbau umweltpolitischer Kriterien in die Unterstützung von Infrastrukturvorhaben wird der Umwelt ebenfalls zugute kommen. Außerdem will die Kommission im Zusammenwirken mit den betroffenen Industrien Vorschläge für die Energieeinsparung innerhalb jedes Verkehrsträgers ausarbeiten. Diese werden so gestaltet sein, daß sie die Ausgewogenheit zwischen den einzelnen Verkehrsträgern nicht stören, was den Wettbewerb zwischen ihnen angeht, und sich nicht gegen die in dieser Mitteilung dargelegten Verkehrspolitiken richtet. Die Kommission hat dem Rat kürzlich ein Demonstrationsprogramm zur Energieeinsparung und zur Verwendung nicht fossiler Kraftstoffe übermittelt, in welchem die Notwendigkeit betont wird, solche Vorhaben im Verkehrsbereich zu unterstützen [COM(82) 458 endg.].

7. Verkehrsforschung

Im Rahmen ihrer verstärkten Bemühungen um die Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der Gemeinschaft durch Förderung der Entwicklung moderner Technologien, arbeitet die Kommission an Vorschlägen zur Forschung bei neuen oder verbesserten Transporttechnologien. Die zu fördernden Forschungsprogramme werden Aspekte wie gesteigerte Effizienz, verringerter Energieverbrauch und die Verminderung von Umweltbelastungen und Gefahren für die Sicherheit betonen, die den großen Zielen des gesamten Forschungsprogramms der Gemeinschaft entsprechen.

8. Beziehungen zu Drittstaaten und internationalen Organisationen

8.1 Einleitung

Wie auf anderen Gebieten, so ist die Gemeinschaft auch im Verkehr von guten Beziehungen zu Nichtmitgliedstaaten, insbesondere ihren europäischen Nachbarn abhängig. Der Beitritt Griechenlands, das keine gemeinsamen Landgrenzen mit einem anderen Mitgliedstaat hat, beleuchtet dieses Problem besonders. Internationale Organisationen wie Europäische Verkehrsministerkonferenz (EVMK), Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) und ZKR spielen bei der Formulierung der internationalen Verkehrspolitik eine bedeutsame Rolle, und zwischen den politischen Entscheidungen der Gemeinschaft und der Tätigkeit dieser Organisationen muß eine ständige Verbindung herrschen, wenn Fortschritte erzielt werden sollen. Die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik verlangt, daß die Gemeinschaft auch bei der Formulierung der internationalen Verkehrspolitik zumindest auf solchen Gebieten eine Rolle spielt, auf denen sich die Gemeinschaft ebenfalls verkehrspolitisch betätigt oder auf denen bereits getroffene Maßnahmen durch die internationale Verkehrspolitik beeinflußt werden könnten.

8.2 Bilaterale Beziehungen zu benachbarten europäischen Staaten

8.2.1

Zur Überwindung der Verkehrsprobleme in den Alpen in bezug auf den Verkehr mit Italien und Griechenland⁴²⁾ wird es im wesentlichen um die Durchführung der Verhandlungen mit Österreich gehen, für die der Rat die Kommission am 19. Dezember 1981⁴³⁾ ein Verhandlungsmandat erteilte. Auch die Kontakte mit Jugoslawien sollten intensiviert werden, und zwar aufgrund des Artikel 8 des Kooperationsabkommens⁴⁴⁾. Der Informations- und Meinungsaustausch mit der Schweiz, über den bereits 1978 Einigung erzielt wurde, sollte fortgesetzt werden. Probleme, die sich aus unterschiedlichen Wirtschaftsordnungen ergeben, werden in zunehmendem Maße in einem Gemeinschaftsrahmen behandelt werden müssen.

8.2.2

Aufgrund der Ermächtigung durch den Rat im März 1981⁴⁵⁾ wird die Kommission Verhandlungen mit bestimmten Drittstaaten über die Liberalisierung des kombinierten Verkehrs durchführen.

8.2.3

Es wird sich in Zukunft als wünschenswert erweisen, bilaterale Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten mehr als bisher mit der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik zu koordinieren. Der Vorschlag der Kommission zu dieser Frage⁴⁶⁾ wird im Lichte der neueren Entwicklung des Gemeinschaftsrechts überprüft werden.

8.3 Beziehungen zu internationalen Organisationen

8.3.1

Die Gemeinschaft hat bisher die in Ziffer 8.1 genannten Aufgaben in der Weise wahrgenommen, daß sie an der Arbeit der ECE in Genf und der EVMK in Paris als Beobachter teilgenommen⁴⁷⁾ und zwischen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften und der ZKR eine möglichst enge Zusammenarbeit hergestellt hat⁴⁸⁾.

8.3.2

Hinsichtlich der ECE sollten die Arbeiten in der bisherigen Form weitergeführt werden, jedoch sollte dieser Rahmen in größerem Ausmaß als bisher zur Verbesserung des Verkehrsflusses zwischen Ost und West benutzt werden. Der Rat sollte sich erneut mit der Frage des Beitritts der Gemeinschaft zur AETR (siehe den Vorschlag der Kommission⁴⁹⁾) befassen.

8.3.3

Mit der kommenden Erweiterung der Gemeinschaft ist ein Wechsel in der Zusammenarbeit mit der

EVMK zu erwarten. Nach dem Beitritt Spaniens und Portugals zur Gemeinschaft werden zwölf der 19 EVMK-Staaten Mitglieder der Gemeinschaft sein. Während der Verhandlungen zwischen der Gemeinschaft und bestimmten anderen Staaten über die ASOR-Vereinbarung⁵⁰⁾ trat zutage, daß das Sekretariat der EVMK einen nützlichen Beitrag zur Erleichterung derartiger multilateraler Verhandlungen leisten kann. Diese Angelegenheiten könnten jedoch noch mehr beschleunigt werden, wenn die Gemeinschaft als Vertragspartei an EVMK-Konventionen beteiligt sein oder EVMK-Entscheidungen akzeptieren könnte. Dies wäre jedoch nur dann möglich, wenn die Gemeinschaft als solche EVMK-Mitglied wäre. Infolgedessen wird die Kommission den Beitritt der Gemeinschaft zu allen oder bestimmten EVMK-Statuten vorschlagen. Darüber hinaus würde eine Mitgliedschaft in der EVMK auch den gegenseitigen Informations- und Meinungsaustausch über die künftigen Entwicklungen der nationalen und kommunitären Verkehrspolitik erleichtern, an denen Drittstaaten kürzlich ein so großes Interesse gezeigt haben.

8.3.4

Die Zusammenarbeit zwischen der Gemeinschaft und der ZKR sollte ebenfalls intensiviert werden. Bereits 1977 schlug die Kommission vor, die Gemeinschaft möge der Mannheimer Akte und dem Zusatzprotokoll Nr. 2 beitreten⁵¹⁾. Der Beitritt der Gemeinschaft wird im Unterzeichnungsprotokoll zum Zusatzprotokoll als Ziel bezeichnet⁵²⁾. Um dieses Ziel zu erreichen, sind Verhandlungen mit den Vertragsparteien der Mannheimer Akte erforderlich. Es müssen Maßnahmen getroffen werden, die in Zukunft eine unterschiedliche Auslegung der Akte verhindern. Dies gilt insbesondere für die Frage der Befreiung von Abgaben für die Schifffahrt (Artikel 3). Auf diese Weise könnte leichter eine Lösung für das Problem der Erhebung von Benutzergebühren auf dem Rhein — siehe oben — und für alle anderen Probleme gefunden werden, die sich zwischen der Gemeinschaft und der ZKR ergeben könnten, insbesondere hinsichtlich der Durchführung des Zusatzprotokolls.

9. Die Anwendung dieser Politiken im einzelnen

Die Anhänge zu diesem Dokument enthalten entsprechend der Anregung des Europäischen Parlaments ein detailliertes Arbeitsprogramm bis 1984. Das Programm wurde im Lichte der in dieser Mitteilung entwickelten Politik aufgestellt.

Schlußfolgerung und Ergebnis

- (i) In dieser Aufzeichnung werden die bisherigen Fortschritte auf dem Wege zu einer gemeinsamen Binnenverkehrspolitik beurteilt und Mittel und Wege für weitere Fortschritte vorgeschlagen.

- (ii) In der mehr als zwanzigjährigen Entwicklung der EG-Verkehrspolitik sind fühlbare Fortschritte erzielt worden, wenn man sie mit der Zersplitterung in die eigenständige und weitgehende unkoordinierte Politik der einzelnen Länder vor der Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vergleicht. Im Berichtszeitraum wurden im Verkehr rund 170 EG-Maßnahmen erlassen. Dazu gehören nützliche Schritte auf dem Wege zu einem gemeinsamen Verkehrsmarkt. Das Ziel, eine gemeinsame Verkehrspolitik sowie einen gemeinsamen Verkehrsmarkt innerhalb der in Artikel 75 Abs. 2 des Vertrags vorgesehenen Fristen oder zumindest vor dem Ende der Übergangszeit zu schaffen, wurde nicht eingehalten. Die Kommission hat die EG-Organen wiederholt aufgefordert, ihre Vorschläge und Vorstellungen im Hinblick auf die Ausarbeitung und Durchführung einer konsequenten Verkehrspolitik zu erörtern. Von flüchtigen Aussprachen abgesehen, fand jedoch kein nennenswerter Dialog mit dem Rat statt, während das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß die verkehrspolitische Konzeption der Kommission erörterten und grundsätzlich unterstützten (Kapitel 1 und 2).
- (iii) Im Laufe der Zeit wurden die Gebiete, auf denen eine Verständigung möglich war, immer kleiner. Beim Rat liegen daher über 40 Kommissionsvorschläge unerledigt, von denen viele von größerer Bedeutung sind; einige von ihnen liegen dort schon seit über zehn Jahren. Der Druck, rascher und entschiedener zu handeln, wird größer, wie etwa die erhebliche Kritik des Europäischen Parlaments beweist, das eine Klage gegen den Rat vor dem Europäischen Gerichtshof nach Artikel 175 EWGV (Kapitel 3) in die Wege geleitet hat.
- (iv) Die langsamen Fortschritte sind darauf zurückzuführen, daß die Mitgliedstaaten weiterhin verschiedene Verkehrsstrategien verfolgen, die auf ihren wirtschaftlich, geographisch, politisch und geschichtlich unterschiedlichen Rahmenbedingungen beruhen. Die mehrmalige Erweiterung der Gemeinschaft hat diese Tendenzen verstärkt. Außerdem kommen noch besondere Faktoren hinzu, die zu dem langsamen Fortschritt beigetragen haben: Die generelle Formulierung gewisser Teile des Verkehrs-Titels im EWG-Vertrag, die Polarisierung zwischen den Mitgliedstaaten in der Frage des Zusammenhangs zwischen Liberalisierung des Verkehrs und Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, die große Sorge einiger Mitgliedstaaten wegen ihrer Eisenbahnprobleme die Furcht vor einer Stärkung der EG-Kompetenzen im Verkehr und der Mangel an einer angemessenen Finanzbasis zur Abstützung der EG-Verkehrspolitik (Kapitel 4).
- (v) Es kann nachgewiesen werden, daß die divergierende Verkehrspolitik der Mitgliedstaaten unwirtschaftlich ist und die Wirkung nichttarifärer Handelshemmnisse haben kann. Außerdem beeinträchtigt sie die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer im Verkehr. Daher ist eine gemeinsame Verkehrspolitik eine wesentliche Voraussetzung für das wirtschaftliche Zusammenwachsen der Gemeinschaft. Um einen frischen Anlauf zu weiteren Fortschritten zu nehmen, wurde eine Anzahl von Leitsätzen entwickelt, welche die Ausarbeitung praktischer Vorschläge für die Durchführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erleichtern sollen. So sollten verkehrspolitische Vorschläge die wirtschaftlichen und geographischen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten und ihre infolgedessen unterschiedliche Interessenlage und Politik berücksichtigen. Sie sollten sich auf solche Maßnahmen konzentrieren, die von der Gemeinschaft am wirksamsten behandelt werden können; sie müssen ein Auseinanderdriften der Verkehrspolitik der einzelnen Mitgliedstaaten verhindern. Dabei kommt es besonders auf solche Maßnahmen an, welche die Produktivität und die Kostenrentabilität des Verkehrssystems verbessern können. Insgesamt sollte die anzustrebende Politik pragmatisch sein und zu spürbaren Verbesserungen des Verkehrswesens führen. Das bedeutet auch, daß eine gemeinsame Verkehrspolitik nicht zwangsläufig eine einheitliche Verkehrspolitik ist; sie muß elastisch genug sein, um die verschiedenen Umstände der Mitgliedstaaten berücksichtigen zu können (Kapitel 5.1). Auf die Folgen dieser Betrachtungsweise wird weiter unten eingegangen.
- (vi) Es ist von größter Bedeutung, daß die gemeinsame Verkehrspolitik einen Beitrag zur Lösung des Eisenbahnproblems leistet. Fortschritte sind wohl kaum zu erzielen, solange das Problem des Wettbewerbs zwischen Schiene, Straße und bis zu einem gewissen Grade auch der Wasserstraße nicht gelöst ist. Mitgliedstaaten, deren Haushalt durch die Finanzierung riesiger Eisenbahndefizite belastet wird, sind nicht bereit, eine optimale ökonomische Entwicklung des Straßenverkehrs zuzulassen, weil sie wachsende finanzielle Belastungen fürchten. Diese Haltung muß von jenen Mitgliedstaaten berücksichtigt werden, die das Schwergewicht mehr auf den Straßenverkehr legen, was in den meisten Randstaaten der Gemeinschaft der Fall ist. Zur gleichen Zeit können die zentral gelegenen Staaten nicht erwarten, den Außenhandel der Randstaaten dadurch zu benachteiligen, daß sie ihnen unangemessene Beschränkungen des Straßenverkehrs aufzwingen. Die Herausforderung für die Gemeinschaft besteht deshalb darin, zur Festlegung von Bedingungen beizutragen, die zur Senkung der Finanzlasten der Eisenbahnen führen, aber auch dem Straßen- und Binnenschiffsverkehr die Möglichkeit bieten, sich gemäß der ihnen eigenen wirtschaftlichen Dynamik zu entwickeln (Kapitel 5.2.1 bis 5.2.3).

(vii) Den Eisenbahnen kann wahrscheinlich eher durch eine Verbesserung der Effizienz und Attraktivität ihrer Leistungen am Verkehrsmarkt als durch Versuche geholfen werden, andere Verkehrsträger in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung zu bremsen. Was von der Gemeinschaft getan werden kann, ist vom Rat in seiner EntschlieÙung vom Dezember 1981 über die Zusammenarbeit der Eisenbahnen dargelegt worden. Die Kommission hat Vorschläge für eine bessere Zusammenarbeit der Eisenbahnen im grenzüberschreitenden Verkehr ausgearbeitet, von denen ein Teil schon Ende 1982 unterbreitet wurde oder noch im Jahre 1983 unterbreitet wird. Die Kommission wird außerdem die Entwicklung aller Formen der Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, insbesondere den kombinierten Verkehr, fördern. Bei der Infrastruktur lieÙen sich die Verzerrungen zwischen der Eisenbahn und den anderen Binnenverkehrsträgern am besten beseitigen, wenn die Eisenbahn und diese Verkehrsträger gleichgestellt würden. Wie im Straßen- und Binnenschiffsverkehr sollte die Bereitstellung und Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur in die finanzielle Verantwortung des Staates fallen. Dafür sollten die Eisenbahnen, wie die übrigen Verkehrsträger auch, über eine z. B. mindestens die Grenzkosten deckende Gebühr einen Ausgleich für die Benutzung der Verkehrswege zahlen. Außerdem wäre es sinnvoll, sich für eine vom Rat zu gewährende Unterstützung von Infrastrukturvorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung einzusetzen, die dort, wo dies wirtschaftlich gerechtfertigt ist, eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene fördern sollen.

Umgekehrt hat es nicht viel Sinn, auf Gemeinschaftsebene einen Termin für die Erreichung des Haushaltsgleichgewichts oder für die Ausarbeitung detaillierter Verfahren dazu festzusetzen (Kapitel 5.2.4 bis 5.2.6).

(viii) Im Straßenverkehr wird weiterhin das Endziel die Verbesserung des Systems und schließlich Beseitigung des Kapazitätskontrollen sein. In der unmittelbaren Zukunft wird das Vorgehen auf eine bescheidene Steigerung des Verkehrs im Rahmen von Gemeinschaftsgenehmigungen konzentriert. Es werden neue Kriterien und neue Arten von Genehmigungen vorgeschlagen, die das gesamte Wachstum des Straßenverkehrs wie auch die Wettbewerbslage und den Kapazitätsüberhang der anderen Verkehrsträger berücksichtigen sollen. Eine wichtige Ergänzung dieses Vorgehens wäre die Einführung eines Abgeltungssystems für Transitländer, ohne im grenzüberschreitenden Verkehr dadurch jedoch neue Hemmnisse zu schaffen oder das Nationalitätsprinzip der Besteuerung zu ändern. Außerdem wird eine ganze Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, um die Rentabilität des Straßenverkehrsgewerbes zu verbessern, die Hemmnisse eines raschen Grenzübergangs zu beseitigen und die

heutigen Übergangsregelungen mit Vorschlägen für ein neues ständiges Preisbildungssystem im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zu ersetzen. Der Kommissionsvorschlag für eine erste Richtlinie zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge, ein wichtiger Schritt auf dem Wege zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen innerhalb eines Verkehrsträgers und zwischen den Verkehrsträgern, wird weiterverfolgt (Kapitel 5.3).

(ix) Vorschläge für die Binnenschifffahrt sollten die unterschiedlichen geographischen und internationalen Gegebenheiten dieses Verkehrsträgers berücksichtigen: in der Rheinschifffahrt, im die Niederlande, Belgien und Frankreich verbindenden Nord-Süd-Verkehr sowie im französischen und deutschen Kanalverkehr. In diesem Zusammenhang ist die Erhebung von Gebühren für die Bereitstellung einzelner Verkehrswege ein wichtiges Problem der Verkehrskoordinierung, das gelöst werden muß. Obwohl das aus rechtlichen und anderen Gründen vor allem in der Rheinschifffahrt schwierig ist, möchte die Kommission damit beginnen. Beim Marktzugang sind nur wenige Maßnahmen notwendig. Diese betreffen den Zugang zum Gewerbe, die gegenseitige Anerkennung der Diplome und sonstigen Befähigungsnachweise, die zur Ausübung des Berufs des Binnenschiffsunternehmers berechtigen, und das von der Gemeinschaft durchzuführende Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Mannheimer Akte über die Voraussetzungen für den Zugang von Verkehrsunternehmern aus Nicht-EWG-Staaten und Nicht-Rheinuferstaaten zur Rheinschifffahrt. Einzelstaatliche Abwrackprogramme könnten rationeller gemacht werden, wenn ein gemeinsames Verfahren für die Schaffung und den Betrieb von Abwrackfonds vereinbart und gleichzeitig staatliche Beihilfen für den Bau neuer Schiffe, zumindest solcher, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, verboten würden. Vorerst dürfte keine weitere Maßnahme für den Zugang zum Markt oder das Ausscheiden aus dem Markt notwendig sein. Es spricht jedoch einiges dafür, das „tour de rôle“-System im Nord-Süd-Verkehr zu prüfen (Kapitel 5.4).

(x) Das Vorgehen auf dem Gebiet des Ausbaus von Verkehrswegen von gemeinschaftlicher Bedeutung, das die Kommission in ihrer Mitteilung von 1973 vorgeschlagen hat, wird fortgesetzt. Der Vorschlag der Kommission, Infrastrukturvorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung zu unterstützen, wird bereits im Rat erörtert. Ein weiterer Schritt bestünde darin, im Infrastrukturausschuß einen Leitplan der Verkehrsverbindungen von gemeinschaftlicher Bedeutung auszuarbeiten (Kapitel 5.5).

(xi) Die Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik setzt auch eine Rolle bei der Gestaltung der internationalen Verkehrspolitik auf jenen Gebieten voraus, auf denen die Ge-

meinschaft tätig ist. Schwerpunkte sind dabei der Transitverkehr im Alpenraum und durch Jugoslawien, Verhandlungen mit bestimmten Drittländern über die Liberalisierung des kombinierten Verkehrs und der Linienverkehr mit Kraftomnibussen. Die Mitgliedstaaten werden aufgrund der letzten Entscheidungen des Gerichtshofes bei ihren geplanten bilateralen Vereinbarungen mit Drittländern stärker mit der Kommission zusammenarbeiten müssen.

Die Zusammenarbeit sollte bei der Mitarbeit der Gemeinschaft in der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE), der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (EKVM) und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) intensiviert werden, wobei die Gemeinschaft als solche danach streben sollte, ihren Beobachterstatus in der EKVM und der ZKR in eine Vollmitgliedschaft umzuwandeln (Kapitel 8).

Fußnoten

- 1) VII/KOM/(61) 50 endg. vom 10. April 1961 und VII/KOM/(62) 88 endg. vom 23. Mai 1962
- 2) Mitteilung der Kommission an den Rat über die Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik, KOM(73) 1725 endg. vom 24. Oktober 1973; Gemeinschaftsprogramme 1978 bis 1980, KOM(77) 596 endg. vom 23. November 1977 und 1981 bis 1983 KOM(80) 582 endg. vom 21. Oktober 1980
- 3) KOM(75) 490 endg. vom 1. Oktober 1975
- 4) Entscheidung des Rates vom 21. März 1962; ABl. Nr. 23 vom 3. April 1962 und Änderung Nr. 402/73; ABl. Nr. 347 vom 17. Dezember 1973.
- 5) Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965; ABl. Nr. 88 vom 24. Mai 1965.
- 6) Verordnung des Rates Nr. 1017/68 vom 19. Juli 1968; ABl. Nr. L 175 vom 23. Juli 1968.
- 7) Verordnung des Rates Nr. 1107/70 vom 4. Juni 1970; ABl. Nr. L 130 vom 15. Juni 1970.
- 8) Richtlinie des Rates Nr. 130/75 vom 17. Februar 1975; ABl. Nr. L 48 vom 22. Februar 1978 und Änderungen Nr. 5/79; ABl. Nr. L 5 vom 9. Januar 1979; 3/82 ABl. Nr. L 5 vom 9. Januar 1982.
- 9) Verordnung des Rates Nr. 1192/69 vom 26. Juni 1969; ABl. Nr. L 156 vom 28. Juni 1969.
- 10) Verordnung des Rates Nr. 1191/69 vom 26. Juni 1969; ABl. Nr. L 156 vom 28. Juni 1969.
- 11) Entscheidung des Rates Nr. 327/75 vom 20. Mai 1975; ABl. Nr. L 152 vom 12. Juni 1975.
- 12) a) Verordnung des Rates Nr. 2183/78 vom 19. September 1978; ABl. Nr. L 258 vom 21. September 1978
b) Verordnung des Rates Nr. 2830/77 vom 12. Dezember 1977; ABl. Nr. 334 vom 24. Dezember 1977.
- 13) KOM(80) 752 endg. vom 12. Dezember 1980.
- 14) Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962, ABl. Nr. 70 vom 6. August 1962 und Änderungen; Verordnung des Rates Nr. 1018/68 vom 19. Juli 1968, ABl. Nr. 175 vom 23. Juli 1968 (Jährlicher Vorschlag).
- 15) Entscheidung des Rates Nr. 48/80 vom 20. Dezember 1979, ABl. Nr. 18 vom 24. Januar 1980.
- 16) Verordnung des Rates Nr. 117/66 vom 28. Juli 1966; ABl. Nr. 147 vom 9. August 1966.
Verordnung des Rates Nr. 516/72 vom 28. Februar 1972; ABl. Nr. L 67 vom 20. März 1972.
Verordnung des Rates Nr. 517/72 vom 28. Februar 1972; ABl. Nr. L 67 vom 20. März 1972.
- 17) Verordnung des Rates Nr. 2831/77 vom 12. Dezember 1977; ABl. Nr. L 334 vom 24. Dezember 1977.
- 18) Richtlinie des Rates Nr. 297/68 vom 19. Juli 1968; ABl. Nr. L 175 vom 23. Juli 1968.
- 19) Verordnung des Rates Nr. 543/69 vom 25. März 1969; ABl. Nr. L 77 vom 29. März 1969 und Änderungen Nr. 514/72 und 515/72 vom 28. Februar 1972; ABl. Nr. L 67 vom 20. März 1972 und 2827/77 und 2829/77 vom 12. Dezember 1977; ABl. Nr. L 334 vom 24. Dezember 1977 (kodifizierte Fassung; ABl. Nr. C 73 vom 17. März 1979);
Verordnung des Rates Nr. 1463/70 vom 20. Juli 1970; ABl. Nr. L 164 vom 27. Juli 1970 und Änderungen Nr. 1787/73 vom 25. Juni 1973; ABl. Nr. L 191 vom 4. Juli 1973 und Nr. 2828/77 vom 12. Dezember 1977; ABl. Nr. L 334 vom 24. Dezember 1977.
- 20) Richtlinie des Rates Nr. 143/77 vom 29. Dezember 1976; ABl. Nr. L 47 vom 18. Februar 1977.
- 21) Richtlinien des Rates Nr. 561/74 und 562/74 vom 12. November 1974; ABl. Nr. L 308 vom 19. November 1974.
- 22) Richtlinie des Rates Nr. 1263/80 vom 4. Dezember 1980; ABl. Nr. L 375 vom 31. Dezember 1980.
- 23) Richtlinie des Rates Nr. 135/76 vom 20. Januar 1976; ABl. Nr. L 21 vom 29. Januar 1976 und Änderung Nr. 1016/78 vom 23. November 1978; ABl. Nr. L 349 vom 13. Dezember 1978.
- 24) Empfehlung der Kommission vom 31. Juli 1968; ABl. Nr. L 218 vom 4. September 1968.
- 25) Entscheidung des Rates vom 19. Dezember 1978 und vom 24. Juli 1979; nicht im Amtsblatt veröffentlicht.
- 26) Richtlinie des Rates Nr. 714/82 vom 4. Oktober 1982; ABl. Nr. L 301 vom 28. Oktober 1982.
- 27) Entscheidung des Rates Nr. 174/78 vom 20. Februar 1978; ABl. Nr. L 54 vom 25. Februar 1978.
- 28) Verordnung des Rates Nr. 1108/70 vom 4. Juni 1970; ABl. Nr. L 130 vom 15. Juni 1970.
- 29) Vorgehen des Europäischen Parlaments zur Einleitung eines Verfahrens gegen den Rat der Europäischen Gemeinschaften wegen des Unterlassens von Beschlüssen auf dem Gebiete der Verkehrspolitik, EP, 7. Juni 1982, 6. Mai (Berichtsentwurf) und Untätigkeitsklage des Europäischen Parlaments gegen den Rat auf dem Gebiet der gemeinsamen Verkehrspolitik sowie in bezug auf eine Anzahl von Vorschlägen der Kommission, die dem Rat auf dem Gebiet der gemeinsamen Verkehrspolitik unterbreitet wurden; am 22. Januar 1983 eingereicht beim Europäischen Gerichtshof.
- 30) Europäisches Parlament, Bericht über die gemeinsame Verkehrspolitik, EP 325/68 vom April 1981.
- 31) Entschließung des Rates vom 15. November 1981 über die Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft
- 32) Vergleiche Fußnote 12.
- 33) Entscheidung des Rates Nr. 48/80 vom 20. Dezember 1979; ABl. Nr. L 18 vom 24. Januar 1980.
- 34) Vorschlag einer Richtlinie des Rates über die Anpassung der nationalen Steuersysteme für gewisse gewerbliche Fahrzeuge, KOM(68) 567 endg. vom 16. Juli 1968; ABl. Nr. C 95 vom 21. September 1968
- 35) Besteuerung von Mineralölzeugnissen, KOM(81) 511 endg. vom 9. September 1981.
- 36) EP, Harmonisierung der Sozialvorschriften; Dok. Nr. 1-89/81; ABl. Nr. C 172 vom 13. Juli 1981.
- 37) KOM(76) 85 endg. vom 3. März 1976; ABl. Nr. C 103 vom 6. Mai 1976 und geändert durch KOM(77) 408 endg. vom 29. September 1977; ABl. Nr. C 249 vom 18. Oktober 1977.
- 38) KOM(79) 550 endg. vom 14. November 1979.
- 39) Europäisches Parlament, Die Rolle der Gemeinschaft bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, Dok. Nr. 1-601/80, ABl. Nr. C 144 vom 15. Juni 1981 und Bericht über Engpässe, EP 76.891 vom 30. April 1982.
- 40) Europäisches Parlament, Unterstützung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben von gemeinschaftlichem Interesse, Dok. Nr. 1-218/80; ABl. Nr. C 197 vom 4. August 1980.
- 41) KOM(76) 336 endg. vom 30. Juni 1976; ABl. Nr. C 207 vom 2. September 1976; abgeändert durch KOM(77) 458 endg.; ABl. Nr. C 249 vom 18. Oktober 1977 und durch KOM(80) 58 endg. vom 18. Februar 1980; ABl. Nr. C 89 vom 10. April 1980.
- 42) Bericht der Kommission über Transitvorschläge, KOM(81) 406 endg. vom 11. September 1981.
- 43) Dok. 1164/81-TRANS 186 58 vom 16. Dezember 1981 (unveröffentlicht).
- 44) KOM(80) 109 endg. vom 11. März 1980.
- 45) Dok. Nr. 5606/81 TRANS 45 vom 24. März 1972 (unveröffentlicht).
- 46) KOM(80) 809 endg. vom 11. Dezember 1980; ABl. Nr. C 350 vom 31. Dezember 1980.
- 47) Entscheidung der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) in ihrer 30. Sitzungsperiode im April 1975, Austausch von Schreiben im März/Juni 1975 (EVMK).
- 48) Austausch von Schreiben, Juni 1961.
- 49) KOM(78) 767 endg. vom 15. Januar 1979.
- 50) KOM(81) 617 endg. vom 27. November 1981; ABl. Nr. C 31 vom 8. Februar 1982.
- 51) KOM(77) 518 endg. vom 19. Oktober 1977.
- 52) KOM(79) 356 endg. vom 5. Juli 1979 und Entscheidung des Rates vom 24. Juli 1979 (nicht veröffentlicht).

Entwurf eines Programms für Vorschläge auf dem Gebiet des Binnenverkehrs (Neue Initiativen)**1983***Mehrere Verkehrsträger*

- Neues Vorgehen in der Frage der Wegekosten der drei Binnenverkehrsträger (Mitteilung)
- Rationeller Energieeinsatz im Verkehr; gemeinsame Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs zwischen den Mitgliedstaaten im Falle einer Erdölrationalisierung (im Zusammenhang mit dem allgemeinen Energieprogramm)
- Kombinierte Verkehr
 - Container
 - a) Prüfung der Preise und Tarifbedingungen
 - b) Errichtung einer internationalen Informationszentrale
- Vorbereitende Maßnahmen für die Gründung einer Gesellschaft für den Huckepackverkehr
- Förderung (3. Stufe) in folgenden Bereichen:
 - Gewichte und Abmessungen
 - Werkverkehr
 - Tarifierung
 - See- und Luftverkehr
- Investitionen
 - Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes
 - Umschlagplätze
- Erweiterung der Aktion zur Verminderung der Hemmnisse an den Grenzübergängen zu bestimmten Drittländern (nur falls der Rat den Vorschlag über die Hemmnisse an den Binnengrenzen annimmt).

Eisenbahnen

- Finanzielles Gleichgewicht der Eisenbahnunternehmen und Übernahme der Verantwortung für die Eisenbahnverkehrswege durch den Staat und für die Nutzung der Verkehrswege von den Eisenbahnunternehmen zu zahlende Gebühren
- Berechnung der Grenzkosten für die Nutzung der Eisenbahnverkehrswege
- Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen
 - a) Beseitigung der rechtlichen Hindernisse — Statut der Eisenbahnunternehmen
 - Beseitigung der Hemmnisse, die sich an den Grenzen aus Betriebsschwierigkeiten ergeben.
 - c) Eisenbahninfrastrukturen
 - Verschiebebahnhöfe
 - Internationales Netz für Hochgeschwindigkeitszüge

d) Personenverkehr

- Gemeinsame Marketingdienste
- Harmonisierung der kaufmännischen Tarifmaßnahmen
- Einführung einer Tarifierung (Europäischer Personenverkehrstarif TEV)
- Pauschalreiseangebote (Reisebüros)
- Schaffung eines gemeinsamen Organs zur Koordinierung der Tätigkeiten

e) Güterverkehr

- Pool
- Erhöhung der Geschwindigkeit

f) Güterverkehr

- Schaffung von Zügen des internationalen Verkehrs ohne Wechsel von Triebfahrzeug und Begleitpersonal an der Grenze
- Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit

g) Güterverkehr

- Größeres und reichhaltigeres Angebot von Ganzzügen
- Zugüberwachung

h) Güterverkehr

- Gemeinsame Marketingstellen
- Organisation einer besseren Information
- Einführung internationaler Tarife mit gemeinsamem Frachtsatzzeiger, Bevollmächtigungen
- Einnahmenpools
- Errichtung eines gemeinsamen Organs zur Koordinierung der Tätigkeiten

— Harmonisierung der Sozialtarife im Personenverkehr**— Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen; Festlegung von Rolle und Aufgabe der Eisenbahnunternehmen durch die Staaten:**

- Verteilung der Gewichte zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben
- Konzentration der Produktion auf rentable Verkehrsleistungen
- Resultatsverantwortung für bestimmte Bereiche usw.

Straßenverkehr

- Gemeinschaftskontingent; neue Methode
- Schaffung von Gemeinschaftsgenehmigungen für besondere Beförderungsarten
- Ausgleichsverfahren für den Straßendurchgangsverkehr

- Bessere Durchführung der Verordnungen 543/69 und 1463/70
- Abgabefreie Einfuhr von Treibstoff
- Zulassung von geliehenen Fahrzeugen
- Änderung der Verordnung 543/69 (Ausdehnung auf Arbeits- und der Schichtzeiten)

Binnenschifffahrt

- Umsetzung der Entschließung der ZKR in Gemeinschaftsrecht und Ausdehnung des Systems der „echten Verbindung“ auf den Binnenschiffsverkehr, der nicht unter die Mannheimer Akte fällt
- Berechnung der Grenzkosten der Benutzung der Verkehrswege für die Binnenschifffahrt
- Zugang zum Beruf des Binnenschiffers (berufliche Eignung)
- Gegenseitige Anerkennung von Diplomen und Befähigungsnachweisen für den Zugang zum Beruf des Binnenschiffers
- Harmonisierung der Programme der Mitgliedstaaten für das Abwracken von Binnenschiffen
- Modernisierung im „Nord-Süd-Verkehr“
- Befrachtungssystem im „Nord-Süd-Verkehr“ (Mitteilung)
- Änderung des Vorschlags zur Harmonisierung der sozialen Bedingungen in der Binnenschifffahrt

Im ersten Halbjahr 1984

Mehrere Verkehrsträger

- Beitritt zur EKVM
- Sommerzeit
- Zurücknahme und Ersetzen des Vorschlags zu der Frage der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (Verordnung 1191/69)
- Revision der Verordnung über die Beihilfen (1107/70) (Beihilfen zur Restrukturierung)

Eisenbahnverkehr

- Programm für die Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen; gemeinsame Forschung und gemeinsamer Einkauf

Straßenverkehr

- Führerschein (2. Stufe — Harmonisierung der Führerscheinklassen/Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis)
- Technische Änderung des Fahrtenschreibers
- Technische Überwachung der Personenkraftwagen

Infrastruktur

- Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben

Im zweiten Halbjahr 1984

Mehrere Verkehrsträger

- Transparenz bei den Wegekosten für die drei Binnenverkehrsträger
- Rationeller Energieeinsatz im Verkehr; andere Maßnahmen zur Energieeinsparung in jedem der Verkehrsträger
- Normung der technischen Merkmale der Wechsellaufbauten

Straßenverkehr

- Schaffung eines mehrsprachigen Formblatts zur Genehmigung von Sondertransporten von unteilbaren Gegenständen
- Betriebsverordnung für den Personenkraftverkehr

Binnenschifffahrt

- Beitritt zur Mannheimer Akte (ZKR)
- Abgaben für die Benutzung der Verkehrswege für die Binnenschifffahrt

Infrastruktur

- Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben
- Leitplan für die Verkehrswege von gemeinschaftlicher Bedeutung.

Entwurf eines Arbeitsprogramms für die Periode 1983 bis 1985*Erstes Halbjahr 1983*

- Dringlichkeitsprogramm 1983 bis 1985
- Finanzielle Unterstützung
- Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen Personenverkehr; kaufmännische Unternehmensführung einschließlich der Preisbildung
- Gewichte und Abmessungen
- Erste Steuerrichtlinie
- Abgabenfreie Einfuhr von Treibstoff
- Durchführung des Zusatzprotokolls Nr. 2 zur Mannheimer Akte („echte Verbindung“)

Zweites Halbjahr 1983

- Infrastrukturprogramm (aufgrund der Aufforderung des Rates vom 10. Juni 1982)
- Versuche für die Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung (aufgrund der Aufforderung des Rates vom 10. Dezember 1981)
- Voraussetzungen für die Zulassung von nichtansässigen Kraftverkehrsunternehmen zum innerstaatlichen Verkehr in einem Mitgliedstaat
- Voraussetzungen für die Zulassung von nichtansässigen Verkehrsunternehmen in der Binnenschifffahrt zum innerstaatlichen Verkehr in einem Mitgliedstaat

Erstes Halbjahr 1984

- Gemeinschaftskontingent (neue Methode)
- Schaffung von Gemeinschaftsgenehmigungen für besondere Beförderungsarten
- Ausgleichsverfahren für den Straßendurchgangsverkehr
- bessere Durchführung der Verordnungen 543/69 und 1463/70
- Berechnung der Grenzkosten für die Benutzung der Eisenbahnverkehrswege
- Finanzielles Gleichgewicht der Eisenbahnunternehmen, Übernahme der Verantwortung für die Eisenbahnverkehrswege durch den Staat und Gebühren, die für die Nutzung der Verkehrswege von den Eisenbahnunternehmen zu zahlen sind
- Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen [Punkt a) bis h) der im ersten Halbjahr 1983 vorzulegenden Vorschläge]

- gemeinsame Aktion aufgrund von Artikel 116 zur Harmonisierung der sozialen Bedingungen in der Binnenschifffahrt
- Umsetzung der EntschlieÙung der ZKR in Gemeinschaftsrecht und Ausdehnung des Systems der „echten Verbindung“ auf den Binnenschiffsverkehr, der nicht unter die Mannheimer Akte fällt

Zweites Halbjahr 1984

- Marktbeobachtung
- Erweiterung der Aktion zur Verminderung der Hemmnisse an den Grenzübergängen zu bestimmten Drittländern
- Kombiniertes Verkehr:
 - Förderung (dritte Stufe)
 - Container
 - Investitionen
- Zugang zum Beruf des Binnenschiffers (berufliche Eignung)
- gegenseitige Anerkennung von Diplomen und Befähigungsnachweisen für den Zugang zum Beruf des Binnenschiffers
- Harmonisierung der Programme der Mitgliedstaaten für das Abwracken von Binnenschiffen
- Modernisierung im „Nord-Süd-Verkehr“
- Befrachtungssystem im „Nord-Süd-Verkehr“
- Änderung des Vorschlags zur Harmonisierung der sozialen Bedingungen in der Binnenschifffahrt (Verordnung)

Erstes Halbjahr 1985

- Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (1191/69) — Zurücknahme und Ersetzen des Vorschlags
- Beitritt zur EKVM
- Sommerzeit
- Zweites Programm für die Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen: gemeinsame Forschung und gemeinsamer Einkauf
- Führerschein (2. Stufe — Harmonisierung der Führerscheinklassen/Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis)
- Änderung der Verordnung 543/69 (Verlängerung der Arbeits- und Schichtzeiten)

Zweites Halbjahr 1985

- Schaffung eines mehrsprachigen Formblatts zur Genehmigung von Sondertransporten von unteilbaren Gegenständen
- Abgaben für die Benutzung der Verkehrswege für die Binnenschifffahrt
- Beitritt zur Mannheimer Akte (ZKR)
- Transparenz bei den Wegekosten für die drei Binnenverkehrsträger
- Leitplan für die Verkehrswege von gemeinschaftlicher Bedeutung.

Vorschläge der Kommission vor dem Rat

Bezeichnung	Vorschlag verbleibt in seiner jetzigen Form (ohne Änderung) vor dem Rat	Zurückziehung des Vorschlags	Änderung und/oder Zurückziehung und Ersetzung durch einen neuen Vorschlag
I. Verkehrsinfrastruktur			
1. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Unterstützung von Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur. + 2 Änderungen			
II. Mehrere Verkehrsträger			
2. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die harmonisierte Anwendung des internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC) in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft.	X Meinungsbildung in IMO noch nicht abgeschlossen		
3. Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Ergänzung der Verordnung (EWG) 1191/69 vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs.	X		Vorschlag ist zurückzuziehen und durch einen neuen Vorschlag zu ersetzen
4. Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs. + 1 Änderung	X		
5. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über ein Marktbeobachtungssystem für den Güterverkehr der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschiffahrt zwischen den Mitgliedstaaten (= Marktbeobachtung). + 1 Änderung	X Experimentierphase		
6. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Erleichterung der Formalitäten und Kontrollen im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.	X		
III. Eisenbahnverkehr			
7. Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen.	X		

Bezeichnung	Vorschlag verbleibt in seiner jetzigen Form (ohne Änderung) vor dem Rat	Zurückziehung des Vorschlags	Änderung und/oder Zurückziehung und Ersetzung durch einen neuen Vorschlag
8. Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Änderung der Entscheidung 75/327/EWG zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften für die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und Staaten.			Zurückziehung und Ersetzung durch einen anderen Vorschlag
9. Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Festsetzung der Frist und der Bedingungen für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts der Eisenbahnunternehmen. + 1 Änderung			Zurückziehung und Ersetzung durch einen anderen Vorschlag
IV. Binnenschiffsverkehr			
10. Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften auf dem Gebiet des Binnenschiffsgüterverkehrs. + 1 Änderung	X Zur Zeit noch im Diskussionsstadium in der ZKR (Dreierkonferenz)		
11. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über ein Referenztarifsystem für die Beförderung von Gütern in der Binnenschiffahrt zwischen den Mitgliedstaaten. + 1 Änderung			Zurückziehung und Ersetzung durch einen neuen Vorschlag
12. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über den Zugang zum Markt im Binnenschiffsgüterverkehr.	X nur für Artikel 38: Kabotage		Betrifft den Rest des Vorschlags: Zurückziehung und Ersetzung durch einen anderen Vorschlag
13. Vorschlag zur Änderung des Vorschlags für eine Verordnung des Rates über den Zugang zum Markt im Binnenschiffsgüterverkehr.			
V. Straßenverkehr			
14. Vorschlag für eine Verordnung zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr. + 1 Änderung			Änderung der Verordnung 543/69 (Anpassung der Arbeitszeit und der Schichtzeit) und Änderung des Vorschlags
15. Vorschlag für eine erste Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge.	X		
16. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 68/297/EWG des Rates zur Vereinheitlichung der Vorschriften über die abgabenfreie Einfuhr des in den Treibstoffbehältern der Nutzfahrzeuge enthaltenen Treibstoffs.	X		

Bezeichnung	Vorschlag verbleibt in seiner jetzigen Form (ohne Änderung) vor dem Rat	Zurückziehung des Vorschlags	Änderung und/oder Zurückziehung und Ersetzung durch einen neuen Vorschlag
17. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Gewichte und Abmessungen der Nutzkraftfahrzeuge und ergänzende Bau- und Betriebsvorschriften.	X		
18. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Gewichte und bestimmte andere Merkmale (außer Abmessungen) von Straßenfahrzeugen, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind. + 1 Änderung	X		
19. Vorschlag für eine Verordnung zur Anpassung der Kapazität für den gewerblichen Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.	X		
20. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über den Straßengüter-Werkverkehr zwischen Mitgliedstaaten.	X		
21. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 65/269/EWG zur Vereinheitlichung gewisser Regeln betreffend die Genehmigung für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Zugmaschinen).	X		
22. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 65/269/EWG des Rates über die Vereinheitlichung gewisser Regeln betreffend die Genehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (im Rahmen der ersten Richtlinie vom 23. Juli 1962).	X		
23. Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über die Billigung durch die Gemeinschaft des Entwurfs einer Entschließung der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister über die Einführung einer EKVM-Genehmigung für grenzüberschreitende Beförderungen von Umzugsgut.			Neuer Vorschlag liegt vor
24. Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Erfassung von Angaben über die Tätigkeit von Güterkraftverkehrsunternehmen im Güterkraftverkehr mit bestimmten Drittländern.	X Keine formelle Ratsentscheidung		
25. Empfehlung für einen Beschluß des Rates zur Ermächtigung der Kommission, ein Übereinkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und Drittländern über die auf bestimmte grenzüberschreitende Personenverkehre mit Kraftomnibussen anzuwendende Regelung auszuhandeln.	X		

Bezeichnung	Vorschlag verbleibt in seiner jetzigen Form (ohne Änderung) vor dem Rat	Zurückziehung des Vorschlags	Änderung und/oder Zurückziehung und Ersetzung durch einen neuen Vorschlag
26. Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Änderung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und über den Beitritt der Gemeinschaften zu diesem Übereinkommen.	X		
27. Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) 3164/76 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und der Verordnung (EWG) 2964/79.	X		
28. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Maßnahmen zur Durchführung des Übereinkommens über den grenzüberschreitenden Personengelegenhetsverkehr mit Kraftomnibussen (ASOR).	X		
29. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Preisbildung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.	X		
VI. Seeverkehr			
30. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf die Seeschifffahrt.	X		
31. Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur rechtsverbindlichen Einführung der von der zwischenstaatlichen beratenden Schifffahrtsorganisation (IMCO) beschlossenen Kontrollverfahren für Schiffe.	X		
32. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Durchsetzung von internationalen Normen für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung von Meeresverschmutzung in bezug auf den Schiffsverkehr in den Häfen der Gemeinschaft.	X Übereinkommen von Paris vom Januar 1982		
33. Entwurf eines Beschlusses des Rates über eine konzertierte Aktion der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft auf dem Gebiet der landseitigen Hilfen für die Navigation. + 1 Änderung	X		

Bezeichnung	Vorschlag verbleibt in seiner jetzigen Form (ohne Änderung) vor dem Rat	Zurückziehung des Vorschlags	Änderung und/oder Zurückziehung und Ersetzung durch einen neuen Vorschlag
VII. Luftverkehr			
34. Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über die Genehmigung des interregionalen Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und Fracht zwischen den Mitgliedstaaten. + 1 Änderung	X		
35. Vorschlag für eine Richtlinie (EWG) des Rates über Tarife im Linienflugverkehr zwischen Mitgliedstaaten.	X		
36. Vorschlag für eine Verordnung über die Anwendung der Artikel 85 und 86 EWG-Vertrag auf den Luftverkehr (für Unternehmen geltende Wettbewerbsregeln)	X		
VIII. Beziehungen zu Drittländern			
37. Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Einführung eines Informations- und Beratungsverfahrens betreffend die Beziehungen und Abkommen mit Drittländern im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr.		Im Anschluß an ein Urteil des Gerichtshofs ist dieser Vorschlag gegenstandslos geworden und wird deshalb zurückgezogen.	

Vorschlag für eine Resolution des Rates über die schrittweise Durchführung von Maßnahmen auf dem Gebiet der gemeinsamen Binnenverkehrspolitik**DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —**

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Entschließung des Rates vom 26. März 1981 über die Arbeiten des Rates auf dem Gebiet des Verkehrs in der Zeit bis Ende 1983¹⁾,

nach Kenntnisnahme von der Entschließung des Europäischen Parlaments über die gemeinsame Verkehrspolitik vom 9. März 1982²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses über die Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften in den 80er Jahren vom 28. Oktober 1982³⁾,

nach Kenntnisnahme der Mitteilung der Kommission an den Rat vom unter dem Titel „Fortschritt in Richtung auf eine gemeinsame Verkehrspolitik — Binnenverkehr“ und des diesbezüglichen Vorschlags für eine Resolution,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die gemeinsame Verkehrspolitik, deren Fortschritte nicht ausreichen, um im Verkehrsbereich und damit auch in anderen Wirtschaftsbereichen den Grad an wirtschaftlicher Integration zu erlangen, der für das reibungslose Funktionieren des gemeinsamen Marktes erforderlich ist, verlangt neue Impulse.

Die Verwirklichung dieser gemeinsamen Politik erfordert die harmonische Durchführung von Maßnahmen in den einzelnen Verkehrsbereichen. Dazu ist es notwendig, eine Reihe konkreter Vorschläge anzunehmen, die einen ausgewogenen Fortschritt im Rahmen eines Mehrjahresprogrammes bezwecken.

Die wirtschaftliche und geographische Vielfalt der Mitgliedstaaten sowie die sich daraus ergebende unterschiedliche Interessenlage sind zu berücksichtigen; bei der Ausarbeitung und Ausnahme von Vorschlägen ist diesen Unterschieden Rechnung zu tragen.

Es ist zu unterscheiden, was im einzelstaatlichen Rahmen durchgeführt werden kann und was auf Gemeinschaftsebene zu regeln ist; in diesem Sinne muß die Gemeinschaft ihre Tätigkeit grundsätzlich auf Bereiche konzentrieren, in denen Maßnahmen

auf einzelstaatlicher Ebene nicht ausreichen, um ein gemeinschaftliches Verkehrssystem zu schaffen, das dem Bedarf der Allgemeinheit entspricht.

Zu diesem Zwecke wurden bereits einige gemeinschaftliche Regelungen für den Binnenverkehr geschaffen; sie sind durch geeignete Maßnahmen vor allem zur Verbesserung der Lage der Eisenbahnen, zur Verbesserung der Verkehrswege, der Produktivität und Effizienz der verschiedenen Verkehrsträger sowie der Arbeitsbedingungen und durch Maßnahmen in den Bereichen Marktordnung im grenzüberschreitenden Verkehr einschließlich Binnenschifffahrt und Maßnahmen zur Erleichterung der Grenzübergänge zu ergänzen.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind nicht erschöpfend; je nach Fortgang der Arbeiten und der Verbindungen mit anderen Gemeinschaftspolitiken, insbesondere in den Bereichen Energie oder Umweltschutz, sind weitere Maßnahmen nicht ausgeschlossen —

- I. nimmt mit Befriedigung zur Kenntnis, daß die Kommission zusätzlich zu den schon unterbreiteten Vorschlägen weitere konkrete Maßnahmen beabsichtigt, um die gemeinsame Verkehrspolitik voranzubringen; er kommt überein, während des Zeitraums von 1983 bis 1985 auf der Grundlage der in der Mitteilung der Kommission festgelegten Orientierungen und auf der Grundlage des im Anhang zu dieser Mitteilung enthaltenen Arbeitsprogramms über eine Reihe von Maßnahmen im Binnenverkehr für die angegebenen Bereiche zu beschließen und sich dabei zu bemühen, die vorgesehenen Stufen einzuhalten;
- II. nimmt die Erklärung der Kommission zur Kenntnis, derzufolge sie zusätzliche Vorschläge zur Verwirklichung dieses Programmes vorlegen wird;
- III. nimmt die Erklärung der Kommission zur Kenntnis, daß sie ähnliche Programme für die Bereiche der Seeschifffahrt und des Luftverkehrs vorlegen wird;
- IV. fordert die Kommission auf, ihm rechtzeitig Vorschläge zu machen, die aufgrund neuer Umstände notwendig werden könnten, um die Maßnahmen und die einzelnen Stufen zu ergänzen und schrittweise anzupassen;
- V. beauftragt den Ausschuß der Ständigen Vertreter, die Durchführung von Ziffer I dieser Resolution vorzubereiten und ihm vor jeder Tagung über Verkehrsfragen über die Durchführung des Programms zu berichten.

¹⁾ ABl. C 171 vom 11. Juli 1981

²⁾ ABl. C 87 vom 5. April 1982

³⁾ ABl. C 326 vom 13. Dezember 1982

Bericht des Abgeordneten Drabiniok

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. 93 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Der Ausschuß hat die Vorlage in seinen beiden Sitzungen am 14. und 28. September 1983 behandelt.

Die Fortschritte auf dem Gebiete einer gemeinsamen Verkehrspolitik innerhalb der Europäischen Gemeinschaft können nicht als zufriedenstellend angesehen werden. Die EG-Kommission hat daher einen Bericht vorgelegt und darin im einzelnen ausgeführt, wie sie sich die weiteren Fortschritte auf diesem Gebiete vorstellt. Hierzu führt sie im einzelnen aus:

1. Die Eisenbahngesellschaften sollen sich nach Auffassung der Kommission um eine Verbesserung der Effizienz und um das Angebot marktgerechter Beförderungsleistungen bemühen. Die Kommission will ihr Programm der Eisenbahn-Kooperation weiter verfolgen und Vorschläge zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen auf dem Gebiete der Anlastung der Wegekosten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern vorlegen.
2. Auf dem Gebiete des Straßengüterverkehrs verfolgt die Kommission eine Politik der allmählichen Liberalisierung. Außerdem sollen Vorschläge für eine Abgeltung von Wegekosten für Länder mit starkem Transitverkehr ausgearbeitet werden.
3. Im Bereiche der Binnenschifffahrt sollen bestehende strukturelle Überkapazitäten weiter durch Abwrackaktionen abgebaut werden, für die Harmonisierungs- und Verbesserungsvorschläge ausgearbeitet werden.
4. Für den Bereich der Infrastruktur will die Kommission Vorschläge unterbreiten zur Einrichtung eines Gemeinschaftssystems für die Anlastung der Wegekosten. Sie wird weiterhin ihr Ziel verfolgen, einen Betrag zu den Investitionskosten von Infrastruktur-Projekten von gemeinschaftlicher Bedeutung zu leisten.

Der Verkehrsausschuß hat mit Stimmenmehrheit von dieser Entwicklung Kenntnis genommen. Er ist der Auffassung, daß vorrangig die Lage der Eisenbahngesellschaften durch Erhöhung ihrer Attraktivität und Rentabilität verbessert werden muß. Wettbewerbsverzerrungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sind zu beseitigen, wobei der wettbewerbsneutralen Abgeltung der Infrastrukturkosten durch die Verkehrsnutzer eine zentrale Rolle zukommt. Der Verkehrsausschuß schlägt mehrheitlich eine entsprechende Entschliebung vor.

Der Vertreter der Fraktion DIE GRÜNEN im Ausschuß hat der vorgeschlagenen Entschliebung nicht zugestimmt. Er hat folgenden Entschliebungstext vorgeschlagen:

1. Die schwierige Lage der Eisenbahnen, die zunehmende Beeinträchtigung und Zerstörung der Umwelt — insbesondere das Waldsterben —, die Gefährdung von Arbeitsplätzen im Verkehrsbereich bei hoher Arbeitslosigkeit, die soziale Lage der Beschäftigten im Verkehrssektor, die verkehrspolitische Benachteiligung des ländlichen Raumes sowie die erschreckend hohe Zahl von Toten und Verletzten durch Straßenverkehrsunfälle zwingen dazu, daß bei der Gestaltung einer gemeinsamen Verkehrspolitik der EG die Zielsetzungen der Verkehrs-, Regional-, Sozial-, Umwelt- und Energiepolitik künftig gleichberechtigt unter ganzheitlicher Beurteilung berücksichtigt werden.
2. Die Kosten für die Erstellung und Instandhaltung der Schienen-, Straßen- und Binnenwasserstraßen-Infrastruktur sind vom Staat zu tragen. Diese Kosten der Infrastruktur werden unter Hinzurechnung der von den jeweiligen Verkehrsträgern verursachten sozialen Kosten den Verkehrsträgern in prozentualer Höhe angelastet.
3. In diesem Rahmen kommt es entscheidend darauf an, Wettbewerbsverzerrungen zwischen den einzelnen verschiedenen Verkehrsträgern zu beseitigen und darauf hinzuwirken, daß diese ihre Attraktivität und Rentabilität verbessern. Hierbei hat die Gemeinschaft eine wichtige Rolle zu spielen.
4. Der Rat sollte alsbald bestätigen, daß er auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik, des Binnenverkehrsmarktes und der Harmonisierungspolitik im Sinne dieses Beschlusses mit allen Kräften auf weitere Fortschritte hinarbeitet.

Die Mehrheit im Verkehrsausschuß hat insbesondere zu Ziffer 2 grundsätzliche Bedenken. Darin wird vorgeschlagen, die Kosten für die Erstellung und Instandhaltung des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn voll in den Bundeshaushalt zu übernehmen.

Der Ausschuß ist der Auffassung, daß an den bisher verfolgten Zielen der deutschen Verkehrspolitik festgehalten werden sollte, wonach vorrangig vorhandene Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern abgebaut werden müssen, bevor eine weitere Liberalisierung in Betracht kommt. An dem Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel innerhalb einer kontrollierten Wettbewerbsordnung soll festgehalten werden.

Bonn, den 28. September 1983

Drabiniok

Berichterstatte

