

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 10/376 Nr. 75 —

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG)
Nr. 3164/76 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen
den Mitgliedstaaten
»EG-Dok. Nr. 7933/83«

A. Problem

Die EG-Kommission möchte den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr liberalisieren, der zur Zeit durch eine Genehmigungspflicht und durch Kontingentierung begrenzt wird.

B. Lösung

Ablehnung des Vorschlages, da erhebliche Wettbewerbsverzerrungen zwischen deutschen und ausländischen Verkehrsunternehmen bestehen und außerdem freie Kapazitäten im Schienenverkehr vorhanden sind.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, die anliegende Vorlage abzulehnen und bei einer Erhöhung des Gemeinschaftskontingents an dem Grundsatz festzuhalten, daß konkrete Fortschritte bei der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den EG-Mitgliedstaaten Voraussetzung für eine weitere Liberalisierung sind.

Bonn, den 9. November 1983

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich **Kretkowski**

Vorsitzender Berichterstatter

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

Begründung

Einleitung

Als die Kommission 1982 ihren Vorschlag für die Aufstockung des Gemeinschaftskontingents für das Jahr 1983 vorlegte, hat sie sich verpflichtet, ein neues Verfahren zur Anpassung dieses Kontingents zu unterbreiten, das auf objektiven Kriterien beruht und sich in eine mittelfristige Perspektive einfügt.

Außerdem hat es sich bei den Erörterungen im Zuge der Ausarbeitung dieses neuen Verfahrens ebenfalls als unerlässlich erwiesen, das Gemeinschaftskontingent nicht mehr als ein gesondertes System zu behandeln, das sich mehr oder weniger gut mit den verschiedenen bestehenden Systemen des Marktzugangs verträgt. Es muß im Gegenteil wieder in den Gesamtzusammenhang der in der Gemeinschaft verfolgten Kapazitätspolitik gestellt werden, weshalb genau festzulegen ist, welche Form die endgültige Regelung anzunehmen hätte.

„Außerdem muß dieser Vorschlag, der auf eines der Kernprobleme der Straßenverkehrspolitik ausgerichtet ist, natürlich auch gesehen werden im Gesamtzusammenhang der gemeinsamen Verkehrspolitik und insbesondere im Hinblick auf seine Wechselwirkung mit der Eisenbahnverkehrspolitik. Die Kommission ist zwar der Auffassung, daß quantitative Restriktionen des gewerblichen Güterkraftverkehrs nicht als ein adäquates Instrument zur Lösung von Eisenbahnproblemen angesehen werden können. Deshalb kann nach ihrer Überzeugung der hier vorgeschlagenen Weiterentwicklung des Gemeinschaftskontingents und dem für die Endphase vorgesehenen neuen Regime des Marktzugangs in diesem Bereich auch nicht das Argument der Schutzbedürftigkeit der Eisenbahnen entgegengehalten werden. Jedoch ist die Kommission der Ansicht, daß die mit dem Vorschlag beabsichtigte größere Beweglichkeit des Güterkraftverkehrs verbunden sein muß mit gleichwertigen Fortschritten in der Eisenbahnpolitik. Diese sollten den Unternehmen des Schienenverkehrs vor allem eine Sanierung ihrer Haushalte, einen Abbau der Schuldenlast, eine Gleichbehandlung ihrer Wettbewerbsposition auf den nationalen und internationalen Verkehrsmärkten führen. Die Kommission wird in absehbarer Zeit Vorschläge auch für diesen Bereich machen; sie werden zusammen mit dem hier vorliegenden in einer globalen Sicht der Probleme und der Lösungen zu untersuchen sein.“

KAPITEL 1

Rückblick und derzeitige Lage

Die vorherrschende Form der Marktordnung ist die Kontingentierung durch die Mitgliedstaaten auf bilateraler Basis; sie besteht darin, daß von den Mitgliedstaaten eine begrenzte Anzahl von Genehmigungen — meist „je Fahrt“ — zugewiesen und den Verkehrsunternehmen erteilt wird. Diese Genehmigungen ermächtigen ihren Inhaber nur, Beförderungen auf der betreffenden bilateralen Verkehrsverbindung durchzuführen (Wechselverkehr und Transit).

Neben diesen bilateralen Kontingenten besteht eine Reihe multilateraler Kontingente, darunter das Gemeinschaftskontingent. Auf die multilateralen Kontingente entfällt jedoch nur ein geringer Anteil an der zwischen den Mitgliedstaaten im Kraftverkehr beförderten Gütermenge.

Die bilaterale Kontingentierung wurde aus folgenden Gründen eingeführt:

- um den Wettbewerb zwischen den Kraftverkehrsunternehmen zu beschränken, damit der sogenannte „ruinöse“ Wettbewerb verhindert wird,
- um die Eisenbahnen zu schützen,
- um die Straße zu entlasten, auf der der Verkehr als zu dicht gilt,
- um eine Reihe von Energieeinsparungen zu erzielen und die Umwelt zu schützen.

Die Ergebnisse entsprachen jedoch nicht den Zielen, die der bilateralen Kontingentierung gesetzt wurden. Es hat sich folgendes gezeigt:

- das System ist kostspielig, und die Verhandlungen, die Erteilungsverfahren und die zusätzlichen Grenzkontrollen gehen sicherlich nicht in Richtung auf eine Senkung der Verwaltungskosten des gesamten Sektors, einschließlich der öffentlichen Verwaltungen;
- das System ist starr; jede nennenswerte Anpassung muß in Verhandlungen zwischen den Staaten erörtert werden, die oft zu langwierig sind, um durch eine Kapazitätssteigerung auf einen abrupten Bedarfsanstieg angemessen reagieren zu können;

- es führt zu Unausgewogenheiten, die mit der „Staatsangehörigkeit“ der Verkehrsunternehmer zusammenhängen; die Beförderungsnachfrage ändert sich mit der Richtung der Verkehrsverbindung, und wenn das Kontingent gleichmäßig auf zwei Staaten verteilt wird, werden die Verkehrsunternehmer eines Landes naturgemäß nicht über genügend Genehmigungen verfügen, während die Verkehrsunternehmer des anderen Landes eine große Anzahl ihrer Genehmigungen ungenutzt lassen werden;
- es führt zu Marktlagengewinnen; es handelt sich dabei um die Folge des klassischen Effekts, von dem diejenigen profitieren, deren Tätigkeit gegen die Zunahme der Zahl der Konkurrenten abgesichert ist;
- außerdem war eines der Hauptziele dieser Kontingentierungsart, den Wettbewerb einzudämmen, dem sich die Eisenbahn gegenübersteht; dieses Ziel wurde nicht erreicht;
- schließlich hat die Tatsache, daß das System nur für bestimmte Verkehrsverbindungen gilt oder die Tätigkeit von Verkehrsunternehmern bestimmter Staatsangehörigkeit stärker behindert, zur Folge, daß in diesem Kontingentierungssystem durchaus kein auf eine optimale Ressourcenverteilung abzielendes Verfahren zu erblicken ist.

Das Gemeinschaftskontingent weist im Vergleich zu den bilateralen Kontingenten einige wichtige Vorteile auf.

Gerade wegen der multilateralen Natur der Genehmigung kann ihr Inhaber seine Beförderung ganz anders planen und alle Gelegenheiten nutzen, die ihm der internationale Verkehrsmarkt bietet, um Leerfahrten oder Fahrten mit geringer Ladung in möglichst engen Grenzen zu halten.

So kommt die dadurch verbesserte Kapazitätsausnutzung nicht nur dem Unternehmen zugute, das seine Produktionsfaktoren am rentabelsten einsetzt, sondern wirkt sich auch auf die Allgemeinheit insgesamt aus. Daher sind die Einschränkung des Energieverbrauchs, der Überlastung der Verkehrswege und der Luftverschmutzung Faktoren, die eindeutig über die unmittelbaren Interessen der Verkehrsunternehmen hinausgehen.

Unabhängig von den positiven Stellungnahmen der Marktteilnehmer zum Gemeinschaftskontingent ist der hohe Grad der Ausnutzung der Gemeinschaftsgenehmigungen aufschlußreich (1981 im Durchschnitt fast 2 000 Tonnen je Genehmigung und 1,7 Mio. Tonnenkilometer je Genehmigung). Außerdem gibt es bei der Ausnutzung der Genehmigungen praktisch keine Saisonbewegungen, die im Verkehr sonst stark ausgeprägt sind. Einer der Gründe dafür ist darin zu sehen, daß die Verkehrsunternehmer zunächst diese Genehmigungen ausnutzen, ehe sie bilaterale Genehmigungen in Anspruch nehmen, deren Ausnutzung erheblichen jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen ist.

KAPITEL 2

Konzipierung einer Gemeinschaftspolitik

Nach Auffassung der Kommission hat sich die Organisation des internationalen Kraftverkehrsmarkts soweit wie möglich auf ein System hinzubewegen, das das freiestmögliche Spiel der Marktkräfte erlaubt, d. h. daß der Markt ohne die Zwänge einer im voraus berechneten Kontingentierung zugänglich ist. Derartige Grundsätze bedeuten jedoch nicht, daß überhaupt keine Verkehrsmarktordnung vorhanden wäre; letztere muß aber im Vergleich zum derzeitigen System unbürokratischer, flexibler und vor allem näher an der wirtschaftlichen Realität und dem echten Marktbedarf sein. Mit anderen Worten, diese Marktordnung darf nur Kriterien der unbedingten Erforderlichkeit entsprechen und muß immer auf der Grundlage der Ergebnisse gerechtfertigt werden können. Unter diesen Umständen ist ohne weiteres festzustellen, daß das Kontingentierungssystem im Hinblick auf diese Voraussetzungen unangemessen ist.

Im Gegensatz dazu würde eine Marktordnung, die eher auf die Berücksichtigung der Vorzüge und der Leistungsfähigkeit jedes Einzelunternehmens abgestellt ist, den Markt gegen „verantwortungslose“ Marktteilnehmer schützen und vermeiden, dem Güterkraftverkehr den Zwang des Kontingentierungssystems aufzuerlegen. In diesem Fall verteilt sich die Nachfrage nach grenzüberschreitendem Güterkraftverkehr auf die Unternehmen, die auf der Grundlage eines freien Wettbewerbs zum Markt zugelassen sind. Eine derartige Lösung, die zugegebenermaßen nicht besser in der Lage ist, das Problem der Eisenbahnen zu lösen als das System der Kontingentierung, bietet zumindest den Vorteil zu gewährleisten, daß dem gewerblichen Straßenverkehr jede potentielle Nachfrage, die ihn unmittelbar betrifft, zugute kommen wird. Insbesondere werden Beförderungen im Werkverkehr nur dann vorgenommen werden, wenn sie wirtschaftlich gerechtfertigt und keine Notlösung mehr sind, auf die zurückzugreifen ist, weil das Güterkraftverkehrsangebot willkürlich abgeblockt ist.

Ein derartiges Vorgehen bietet auch die Gewißheit einer akzeptablen und in jedem Falle besseren Ressourcenverteilung als im Rahmen des Kontingentierungssystems.

KAPITEL 3

Konkrete Folgen

In der Endstufe der Marktordnung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ist jegliches Kontingentierungssystem, wie wir es heute kennen, auszuschließen. Im Gegenteil, der Zugang zum Markt muß auf einer individuellen Basis nach einer Reihe genauer Kriterien möglich sein. In dieser Sicht wird die Genehmigung für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Mitgliedstaaten nicht mehr im Rahmen eines im voraus berechneten Kontingents erteilt, sondern unter Berücksichti-

gung der besonderen Lage jedes Verkehrsunternehmens ausgestellt. Außerdem wird die Erteilung der Genehmigung für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr von den zuständigen Behörden jedes Mitgliedstaates übernommen, da diese am besten die besondere Lage jedes antragstellenden Unternehmens beurteilen können.

Selbst wenn ein derartiges System von heute auf morgen in einer Reihe von Mitgliedstaaten eingeführt werden könnte, würde es in zahlreichen Fällen Anpassungsprobleme aufwerfen. Daher ist es notwendig, eine ausreichend lange Übergangszeit vorzusehen, bevor in der gesamten Gemeinschaft eine Marktordnung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten eingeführt werden kann, wie sie gerade beschrieben wurde. Eine fünfjährige Übergangszeit — diese Frist wurde im übrigen von den Regierungssachverständigen bei den Verhandlungen mit den Kommissionsdienststellen als angemessen anerkannt — reicht aus, um die Verfahren zu schaffen, die für die Endstufe der Marktordnung gelten sollen. Diese Zeit genügt ebenfalls, um sich — insbesondere zahlreiche Verkehrsunternehmer — daran zu gewöhnen, auf einem über die bloße bilaterale Verkehrsverbindung hinausgehenden Markt tätig zu sein. Andererseits sind fünf Jahre nicht zu lang, wenn man bedenkt, daß diese Endstufe in eine ferne und sehr ungewisse Zukunft gehört. Es wird deshalb notwendig sein, eine Verlängerungsmöglichkeit für die Übergangszeit vorzusehen, um etwaigen Verzögerungen bei der Schaffung der Mechanismen des neuen Systems Rechnung zu tragen. Die Übergangsphase wird durch eine beträchtliche Weiterentwicklung des Gemeinschaftskontingents gekennzeichnet sein. Das Gemeinschaftskontingent stellt zwar eine erhebliche Abweichung von der marktwirtschaftlichen Verkehrsordnung dar, ist aber im Vergleich zu den anderen derzeitigen Systemen doch dasjenige, das die entscheidendsten Vorteile bietet. Seine Weiterentwicklung wird es außerdem einer wachsenden Zahl von Verkehrsunternehmern ermöglichen, sich mit dieser neuen Form der Verkehrsordnung vertraut zu machen und so bereit zu sein, die neuen Bedingungen, die von der endgültigen Marktordnung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten geboten werden, optimal zu nutzen.

Schließlich ist zu bemerken, daß während der vorgesehenen Übergangszeit neue Maßnahmen zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen ihre Wirkung zeitigen können.

KAPITEL 4

Bestandteile der endgültigen Marktordnung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

Es wird davon ausgegangen, daß das endgültige System gleichzeitig unbürokratischer, flexibler und vor allem näher an der wirtschaftlichen Realität und dem Marktbedarf als das derzeitige System sein sollte.

Folgendes System entspricht diesen Vorgaben:

- a) Jeder Verkehrsunternehmer, der eine mindestens dreijährige Erfahrung auf dem Binnenmarkt besitzt und die Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf des internationalen Verkehrsunternehmens¹⁾ erfüllt, hat Zugang zum gesamten Markt des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen den Mitgliedstaaten. Bei der Entscheidung über die Erteilung einer Gemeinschaftsgenehmigung im Endstadium müssen die Verstöße, die Unternehmen gegen die Vorschriften des Straßenverkehrs- und Verkehrswirtschaftsrechts begangen haben, berücksichtigt werden mit dem Ziel, Unternehmen vom internationalen Verkehr auszuschließen, die sich grober Zuwiderhandlungen schuldig gemacht und damit bewiesen haben, daß sie nicht über die erforderliche Zuverlässigkeit und Sachkunde für eine derartige Tätigkeit verfügen.
- b) Der Zugang zum Markt erfolgt mit einer Gemeinschaftsgenehmigung, die von den Behörden jedes Mitgliedstaates erteilt wird. Diejenigen Mitgliedstaaten, die dies wünschen, können nach Anhörung der Kommission die unter obigem Punkt a aufgeführten allgemeinen Bedingungen durch besondere Bedingungen ergänzen, und zwar hinsichtlich des Bedarfsnachweises für das Transportunternehmen, das daran interessiert ist, eine Gemeinschaftsgenehmigung zu erhalten, um sowohl vom qualitativen als auch vom quantitativen Standpunkt aus eine konkrete Nachfrage auf einem vom Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten bestimmten Markt zu befriedigen.
- c) Die Durchführung dieser Bestimmungen geht einher mit einer vollständigen Liberalisierung hinsichtlich der Kontingentierung und vorbehaltlich der oben aufgeführten Bedingungen für den Zugang zum Verkehrsmarkt zwischen den Mitgliedstaaten.
- d) Administrativ gesehen obliegt die Verwaltung der Gemeinschaftsgenehmigungen den Mitgliedstaaten, die, falls sie dies wünschen, für sich selbst den Fahrtenbericht auswerten, den sie von ihren Verkehrsunternehmern verlangen.

KAPITEL 5

Neues Verfahren zur Anpassung des Gemeinschaftskontingents während der Übergangszeit

Die bereits beschriebenen relativen Vorteile des Gemeinschaftskontingents machen eine erhebliche Verbesserung dieses Kontingents bis zum Ende der Übergangszeit erforderlich. Jedoch sind die Aufstockungsvorschläge, die die Kommission bisher vorgelegt hat, oft nicht befolgt worden. Die Analyse der Ursachen dieser Schwierigkeiten hat die Kommission veranlaßt, nunmehr ein neues Anpassungsverfahren vorzuschlagen, das

¹⁾ Richtlinie des Rates v. 12. November 1974 (74/.../EWG) ABl. Nr. L 308 vom 19. November 1974

1. während eines Zeitraums von fünf Jahren von allein und fast automatisch funktioniert,
2. der Kapazität des innergemeinschaftlichen Güterkraftverkehrs eine der Verkehrsnachfrage entsprechende Entwicklung garantiert,
3. die Rolle des Gemeinschaftskontingents weiterentwickelt und den schrittweisen Übergang in die Endstufe der Marktordnung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten vorbereitet.

Diese Punkte werden nachstehend erläutert:

1. Künftige Funktionsweise des Verfahrens

Die Erörterungen über die jährliche Anpassung des Gemeinschaftskontingents waren für alle Instanzen, die sich mit dieser Frage befassen mußten, immer mit einem großen Zeitaufwand verbunden. Dieser oft erhobene Vorwurf hat die Kommission veranlaßt, ein für fünf Jahre gültiges Verfahren vorzuschlagen. Dazu bedarf es einer Einigung darüber, welche Faktoren in den nächsten fünf Jahren für die Anpassung des Kontingents maßgeblich sein und wie diese Faktoren berücksichtigt werden sollten. Wenn darüber erst einmal eine Einigung erzielt worden ist, wird die Kommission jedes Jahr dementsprechend einen Anpassungsvorschlag ausarbeiten, um somit die Erörterungen auf ein absolutes Mindestmaß zu beschränken, ja sogar zu vermeiden.

2. Gewählte Grundsätze

a) Überblick über die bisherigen Verfahren

- Bisher stützte die Kommission ihre jährlichen Anpassungsvorschläge auf die jeweilige Lage, wobei sie hauptsächlich politische Faktoren einbezog, oder auf die im Rahmen des Marktbeobachtungssystems ausgearbeiteten Prognosen für die Geschäftstätigkeit.

Jedes dieser Verfahren weist Nachteile auf.

- Das erste bietet keine Garantie, das Gleichgewicht zwischen Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zu erhalten.
- Das zweite hätte diese Garantie geben können. Die Verwendung der Verkehrsprognosen stieß jedoch auf lebhaft Kritik, insbesondere an der erst nachträglich (frühestens zwei Jahre nach dem Zeitpunkt der Ausarbeitung der Prognose) meßbaren Qualität dieser Prognose.

Die bei der Ausarbeitung der Kommissionsvorschläge im Mai vorliegenden Prognosen decken sich nicht mit den Prognosen, die bei der Prüfung dieser Vorschläge im November und Dezember vorliegen.

Dieser Unterschied ist auf den in einem solchen Falle normalen Umstand zurückzuführen, daß die Variablen des Prognosenmodells auf den neuesten Stand gebracht worden sind. Dies empfinden viele trotz allem als mangelnde Glaubwürdigkeit des Systems.

b) Vorgeschlagenes Verfahren

Es besteht darin, das Gemeinschaftskontingent alljährlich um einen Prozentsatz aufzustocken, der einem gewissen Vielfachen der Wachstumsrate des innergemeinschaftlichen Güterkraftverkehrs während des letzten Jahres entspricht, für das bei der Ausarbeitung des Vorschlags statistische Angaben vorliegen.

Der Multiplikator der Wachstumsrate hängt von der Rolle ab, die dem Gemeinschaftskontingent zugewiesen werden soll, wie auch von dem Termin für das Ende der Übergangszeit. Fünf ist ein Wert dieses Faktors, mit dem über fünf Jahre hinweg der Anteil des Gemeinschaftskontingents ohne weiteres von 7% auf rund 13% des gesamten kontingentierten Verkehrs auf den innergemeinschaftlichen Verbindungen angehoben werden kann, wobei als Berechnungshypothese von einer Stabilität der bilateralen Kontingente und einem Tätigkeitszuwachs von 2% pro Jahr ausgegangen wird. Aufgrund der Vorteile, die Gemeinschaftsgenehmigungen für die optimale Planung einer Beförderung bieten, wird sich ein etwaiger Rückgang des Aufkommens im Straßenverkehr zudem nicht auf den Umfang des Kontingents auswirken, da dies sozusagen eine Riegelwirkung einführt, die jede Rückentwicklung des Kontingents verhindert.

Würde schließlich eine abrupte Entwicklung der Tätigkeit oder eine Entwicklung des Volumens der bilateralen Kontingente eintreten, die es aufgrund des gewählten Verfahrens nicht ermöglichen würden, eine zur Bedarfsentwicklung wenigstens gleichlaufende Entwicklung der kontingentierten Kapazität zu ermöglichen, würde von der Kommission ein besonderer Vorschlag unterbreitet, um zumindest die Parallelität dieser Entwicklung durch eine Aufstockung des Gemeinschaftskontingents wiederherzustellen.

c) Begründung

Dieses Verfahren weist den Vorteil auf, daß es auf klassischen statistischen Daten beruht, deren Qualität unbestreitbar ist. Es bietet im übrigen die Möglichkeit, dem Gemeinschaftskontingent sehr schrittweise eine seinen Vorteilen entsprechende Rolle zukommen zu lassen.

Man könnte freilich den Vorwurf erheben, daß bei diesem Verfahren zwischen der Entstehung des Bedarfs an Genehmigungen bis zum Vorliegen der Angaben, mit denen berechnet wird, wie viele Genehmigungen zur Deckung dieses Bedarfs notwendig sind, ein zeitlicher Abstand besteht. Da jedoch die Anwendung dieses neuen Verfahrens über eine ausreichende Zahl von Jahren weitergeführt wird, dürfte es insgesamt über den gesamten Zeitraum hinweg die Möglichkeit bieten, der Entwicklung des Bedarfs auch dann zu folgen, wenn die Auswirkung von Konjunkturzyklen eine jährliche Anpassung der Zahl der Genehmigungen an den Verkehrsbedarf erschwert.

d) Berücksichtigung der freien Kapazität der übrigen Verkehrsträger

Bei den zahlreichen Erörterungen, zu denen das Gemeinschaftskontingent geführt hat, ist vorgeschlagen worden, bei der Berechnung der Aufstockung des Kontingents die freie Kapazität der übrigen Verkehrsträger als Variable zu betrachten, die die Ergebnisse der auf der Entwicklung der Verkehrsnachfrage beruhenden Berechnung korrigieren würde. Die Kommissionsdienststellen haben diesen Gedanken sorgfältig geprüft und ihn eine Zeitlang sogar als Arbeitshypothese benutzt. In dieser Arbeitsunterlage wurde er jedoch nicht berücksichtigt, weil der Zusammenhang zwischen den beiden Phänomenen nicht deutlich erkennbar ist.

Es ist völlig unrealistisch, daß die Gesamtkapazität eines mit dem Straßenverkehr konkurrierenden Verkehrsträgers in den nächsten fünf Jahren nicht ausreichen könnte. Selbst wenn dies vorkommen sollte, besteht kein Zweifel daran, daß der Markt durch andere Preise und eine andere Ausnutzung der Kapazität des gesamten Verkehrsgewerbes in der Lage wäre, alle die Kapazität eines Verkehrsträgers übersteigenden Beförderungsaufträge zu bewältigen.

Umgekehrt muß für einen Kapazitätsüberhang der mit dem Straßenverkehr konkurrierenden Verkehrsträger durch die kurz- und mittelfristige Geschäftspolitik dieser Verkehrsträger eine Lösung gefunden werden. In diesem Falle ist es sinnlos, das Kontingent für den Güterkraftverkehr einzufrieren, da dies, wie sich bereits gezeigt hat, kein wirkungsvolles Instrument zum Schutz der übrigen Verkehrsträger ist.

Außerdem ist kaum zu behaupten, daß es einfach wäre, einen erheblichen Teil des Verkehrs von einem Verkehrsträger auf einen anderen zu verlagern. Die freien Kapazitäten der mit dem Straßenverkehr konkurrierenden Verkehrsträger sind oft eine Folge des schrumpfenden Marktes bei Massengütern oder Metallerzeugnissen, diese freigewordenen Kapazitäten sind daher nicht alle so beschaffen, daß sie die vom Straßenverkehr beförderten Güter übernehmen könnten. Außerdem ist bei einer wachsenden Zahl von Gütern eine Haus-Haus-Beförderung ohne Umladung erforderlich, weshalb sie für eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger als den Straßenverkehr kaum geeignet sind, angenommen natürlich der kombinierte Verkehr.

e) Stellung der bilateralen Kontingente in der Übergangszeit

In der Übergangszeit steht es den Mitgliedstaaten frei, ihre bilateralen Kontingente zu ändern oder nicht zu ändern, wobei jedoch die in der Entscheidung des Rates Nr. 80/48/EWG vom 20. Dezember 1979¹⁾ aufgestellten Kriterien einzuhalten sind. Es sei jedoch daran erinnert (siehe Ziffer 2b), daß eine Entwicklung der bilateralen Kontingente, die es trotz der Aufstockung des Gemeinschaftskontingents nicht ermöglichen würde, eine höhere Beför-

derungsnachfrage aufzufangen, die Kommission veranlassen würde, einen besonderen Vorschlag für die zusätzliche Aufstockung des Gemeinschaftskontingents auszuarbeiten.

3. Weitere Maßnahmen während der Übergangszeit

Neben der Weiterentwicklung der Rolle des Gemeinschaftskontingents wird die Übergangszeit genutzt, um

- die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, damit gewährleistet ist, daß das neue System bei Beginn der Endstufe funktionieren kann (gegebenenfalls nach Anhörung der Kommission und nach den sich dabei ergebenden Kriterien);
- die einzelstaatlichen Verwaltungssysteme für die Erteilung der Verkehrsgenehmigungen zu errichten oder an die neue Lage anzupassen.

Die Kommission wird zu gegebener Zeit Vorschläge für die technische Durchführung der Endstufe unterbreiten.

Außerdem werden bis zum Ende der Übergangszeit die Fragen der Harmonisierung der Gewichte und Abmessungen der Kraftfahrzeuge sowie der Kfz-Steuern geregelt sein. Schließlich dürften sich dann die Auswirkungen der neuen Maßnahmen zur Sanierung der Eisenbahnen zeigen.

4. Möglichkeiten für eine Verlängerung der Übergangszeit

Sollten während der Übergangszeit unvorhergesehene Folgen schwerwiegender Entwicklungen eintreten, hätte der Ministerrat, wenn er dies wünscht, die Möglichkeit, zum Ende des vierten Jahres die Übergangszeit um drei Jahre zu verlängern. In diesen drei Jahren würde die Verstärkung der Rolle des Gemeinschaftskontingents dadurch beschleunigt, daß als Multiplikator der Wert 10 anstelle des Wertes 5 (siehe Ziffer 2b) zugrunde gelegt wird.

5. Aufteilung des Gemeinschaftskontingents während der Übergangszeit

Das Gemeinschaftskontingent wird also erheblich aufgestockt, und zwar über einen Zeitraum hinweg, der den Großteil eines Konjunkturzyklus umfaßt. Deshalb ist die Kontingentaufstockung so gerecht wie nur möglich auf die Mitgliedstaaten zu verteilen.

Daher ist das derzeitige Aufteilungssystem beträchtlich zu verbessern, wobei die drei folgenden Faktoren zu berücksichtigen sind:

- das wirtschaftliche Gewicht jedes Landes, das der Fähigkeit jedes Landes entspricht, eine bestimmte Verkehrsnachfrage zu erzeugen,
- der den Verkehrsunternehmen jedes Mitgliedstaats zustehende Anteil am gesamten Güter-

¹⁾ ABl. Nr. L 18 vom 24. Januar 1980, Seite 21

kraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, deren Bedarf jedes Mitgliedstaates im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr widerspiegelt,

- die Ausnutzung der Genehmigungen des Gemeinschaftskontingents durch die Verkehrsunternehmer jedes Mitgliedstaats, in der das Interesse an diese Genehmigungen zum Ausdruck kommt. Ausgehend davon, daß dieses Interesse tatsächlich vorhanden ist, daß aber die Ausnutzung der Genehmigungen in einigen Fällen wegen des Stillstandes der Fahrzeuge auf Seestrecken geringer sein kann, muß die in den Statistiken erscheinende Ausnutzung um einen angemessenen Wert korrigiert werden,

- diese Faktoren können sich bis zu einem gewissen Grad gegenseitig ausgleichen. Das ergibt sich insbesondere dann, wenn man den zweiten und den ersten Faktor sowie den dritten und die beiden anderen Faktoren vergleicht.

Jeder Faktor wird auf die gleiche Weise gewogen, um jedem Mitgliedstaat den Anteil neuer Genehmigungen zuzuweisen.

Das Modell für die Aufteilung der auf diesen Grundsätzen beruhenden neuen Genehmigungen ist Gegenstand von Anhang II des Verordnungsentwurfs.

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

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik umfaßt unter anderem die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten. Diese Regeln sind so festzulegen, daß sie zur Verwirklichung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes beitragen.

Ein System von nicht kontingentierten Gemeinschaftsgenehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten fördert die Verwirklichung eines derartigen gemeinsamen Verkehrsmarktes dadurch, daß mehr Freiheit im Dienstleistungsverkehr im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr im gesamten Gebiet der Gemeinschaft gewährleistet und es den Verkehrsunternehmen aller Mitgliedstaaten ermöglicht wird, gleichberechtigten Zugang zu diesem Markt zu haben.

KAPITEL 6

Besondere Bemerkungen zu den Artikeln der Verordnung

- In Artikel 1 wird das neue Verfahren zur Anpassung des Gemeinschaftskontingents, das während der Übergangszeit gelten soll, beschrieben (Dauer, Berechnungsgrundlage, Aufteilung, Verarbeitung der statistischen Daten).
- In Artikel 2 werden die Bedingungen genannt, unter denen die Marktordnung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten in ihrer Endstufe funktionieren soll. Insbesondere geht es um die Bedingungen, unter denen die Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr erteilt werden, und die Änderungen innerhalb des Systems der Gemeinschaftsgenehmigungen.

— In Artikel 3 wird dem Rat die Möglichkeit gegeben, unter gewissen Voraussetzungen die Übergangszeit um drei Jahre zu verlängern.

Im Rahmen eines derartigen Systems sollte die Anpassung des Angebots an die Nachfrage durch Mittel vorgenommen werden, die mit den Erfordernissen für ein wirksames Funktionieren der Märkte und eine Förderung der gesamtwirtschaftlichen Interessen in Einklang stehen; die Kontingentierungssysteme sollten daher in einer Endstufe abgeschafft werden; diese Stufe kann jedoch erst nach einer Übergangszeit erreicht werden.

Es ist notwendig, für die endgültige Regelung die Bedingungen für den Marktzugang festzulegen.

Während der Übergangszeit sollte das Gemeinschaftskontingent in Anbetracht seiner Vorteile im Vergleich zu den bilateralen Kontingenten erheblich erhöht werden; die Anpassung des Gemeinschaftskontingents sollte nach objektiven Kriterien vorgenommen werden, die eine genaue Übereinstimmung zwischen der Entwicklung des Kontingents und der Entwicklung der Nachfrage im Güterkraftverkehr gewährleisten, und diese Anpassung sollte auf statistischen Angaben beruhen, deren Gültigkeit von allen beteiligten Parteien anerkannt wird.

Es ist wünschenswert, die jährlichen Erörterungen über die Anpassung des Kontingents auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken, indem ein Anpassungsverfahren festgelegt wird, das ohne Änderung seiner Grundsätze über einen sich auf mehrere Jahre erstreckenden Zeitraum anwendbar ist.

Das Verfahren für die Aufteilung der sich aus der Erhöhung des Gemeinschaftskontingents ergebenden Genehmigungen auf die Mitgliedstaaten hat auf Kriterien zu beruhen, mit denen gewährleistet wird, daß diese Aufteilung so gerecht wie möglich erfolgt.

Es ist wünschenswert, die Auswertung der Statistiken für das Gemeinschaftskontingent dadurch zu vereinfachen, daß ein Stichprobensystem angewandt wird, und daß die Angaben nur vierteljährlich zu übermitteln sind. Die Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 des Rates¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3515/82²⁾, ist daher entsprechend zu ändern —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

¹⁾ ABl. Nr. ...

²⁾ ABl. Nr. ...

³⁾ ABl. Nr. ...

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

²⁾ ABl. Nr. L 369 vom 29. Dezember 1982, S. 2

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 3 erhalten die Absätze 2 bis 4 folgende Fassung:

„(2) Das Gemeinschaftskontingent wird alljährlich für einen Zeitraum von fünf Jahren um ein Fünffaches der Zuwachsrates im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten im Laufe des letzten Jahres, für das entsprechende statistische Angaben vorliegen, erhöht. Bei einem Rückgang des Güterkraftverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten bleibt das Gemeinschaftskontingent unverändert.“

Artikel 3 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Sollte sich die Entwicklung der Kapazität im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, der Gegenstand eines Kontingents ist, im Vergleich zur Entwicklung der Verkehrsnachfrage als unzureichend erweisen, beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit zusätzlich zu der in obigem Absatz 2 erwähnten Erhöhung eine angemessene Erhöhung des Gemeinschaftskontingents.“

Artikel 3 Abs. 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die sich aus einer Erhöhung des Kontingents ergebenden Gemeinschaftsgenehmigungen werden auf die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung folgender Kriterien aufgeteilt:

- wirtschaftliches Gewicht jedes Mitgliedstaats;
- den Verkehrsunternehmern jedes Mitgliedstaats zustehender Anteil am gesamten Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten;
- Ausnutzung der Genehmigungen des Gemeinschaftskontingents durch die Verkehrsunternehmer jedes Mitgliedstaats, berichtigt um die Zeit des Stillstands der Fahrzeuge, die auf bestimmten Verkehrsverbindungen wegen der Überquerung von Seestrecken die Ausnutzung dieser Genehmigungen verringert.

Das Verfahren für die Berechnung der Aufteilung ist Gegenstand von Anhang IV.“

2. In Artikel 3 wird ein Absatz 5 mit folgendem Wortlaut angefügt:

„(5) Auf Vorschlag der Kommission legt der Rat vor dem 30. November jedes Jahres und entsprechend den oben dargelegten Kriterien die Erhöhung des Kontingents sowie die sich daraus ergebende Zuteilung zusätzlicher Genehmigungen an die Mitgliedstaaten fest.“

3. Artikel 4 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Ab 1. Januar 1984 leiten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Kommission ohne Namensangabe die vierteljährlichen Angaben in den drei Monaten nach dem Bezugsquartal in Form einer Tabelle nach dem Muster in Anhang III weiter. Vorbehaltlich der vorherigen Zustimmung der Kommission können die zu-

ständigen Behörden der Mitgliedstaaten ein Stichprobensystem einführen, sofern mit diesem Stichprobensystem wenigstens 10 % der ermittelten Angaben erfaßt werden.“

Die Kommission übernimmt bis zum 31. Dezember 1986 die Kosten für die Auswertung der statistischen Angaben und die Erstellung der in Absatz 1 genannten Tabellen in folgender Höhe:

1984	100 %
1985	60 %
1986	40 %
1987	0 %

4. Artikel 6 Abs. 1 zweiter Unterabsatz wird gestrichen.
5. Anhang II dieser Verordnung wird als Anhang IV angefügt.

Artikel 2

Ab 1. Januar 1989 gelten für die Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 folgende Änderungen:

1. Der Titel der Verordnung wird durch folgenden Titel ersetzt:

„Verordnung (EWG) Nr. ... des Rates vom ... über die Gemeinschaftsgenehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.“

2. In Artikel 1 werden folgende Wörter gestrichen: „im Rahmen des Gemeinschaftskontingents“

3. In Artikel 2 erhalten die Absätze 4 bis 6 folgende Fassung:

„(4) Die Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftsgenehmigungen wird von dem sie erteilenden Mitgliedstaat festgesetzt, darf jedoch drei Jahre nicht übersteigen. Die Genehmigungen werden entzogen, wenn eine oder mehrere Bedingungen für ihre Erteilung nicht mehr erfüllt sind.

(5) Die Gemeinschaftsgenehmigungen werden von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten jedem in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmer erteilt,

sofern der betreffende Verkehrsunternehmer

- die Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf eines Unternehmers im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr¹⁾ erfüllt, die in der Richtlinie 74/561/EWG des Rates vom 12. November 1974 über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr vorgesehen sind;
- wenigstens drei Jahre lang die Tätigkeit eines Unternehmers im inländischen Güterkraftverkehr ausgeübt hat oder bereits seit dem 1. Januar 1989 im internationalen Transport tätig ist. Für die Anwendung dieser Verordnung gilt ein Unternehmen nicht als zuverlässig, das sich innerhalb der letzten drei Jahre eines groben Verstoßes gegen die Vor-

¹⁾ ABl. Nr. L 308 vom 19. November 1974, S. 18

schriften des Straßenverkehrs- und des Verkehrswirtschaftsrechts schuldig gemacht hat.

(6) Die Mitgliedstaaten, die dies wünschen, können nach Anhörung der Kommission die Voraussetzungen zu den in Absatz 5 festgelegten Vorschriften ergänzen, und von seiten des antragstellenden Unternehmens den Nachweis über den derzeitig oder voraussichtlich zu deckenden Bedarf fordern.“

4. In Artikel 2 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission regelmäßig über die Zahl der erteilten Gemeinschaftsgenehmigungen.“

5. Die Artikel 3, 3a und 4 werden gestrichen.
6. Der Text von Anhang I wird durch den Text von Anhang I dieser Verordnung ersetzt.
7. Die Anhänge I (a), II, II (a) und III und IV werden aufgehoben.

Artikel 3

(1) Der Rat kann bis zum 31. Dezember 1987 auf Vorschlag der Kommission je nach Entwicklung

des Verkehrsmarktes und je nach Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik beschließen, die Anwendung von Artikel 2 dieser Verordnung auf den 1. Januar 1992 zu verschieben.

(2) Während der Zeit zwischen dem etwaigen aufschiebenden Beschluß nach Absatz 1 und dem 31. Dezember 1991 wird das Gemeinschaftskontingent jedes Jahr um ein Zehnfaches der Zuwachsrates im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten während des letzten Jahres, für das entsprechende statistische Angaben vorliegen, erhöht.

Artikel 4

Die Kommission unterbreitet spätestens bis 31. Dezember 1987 die notwendigen Vorschläge zur Durchführung von Artikel 2 dieser Verordnung.

Artikel 5

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1984 in Kraft.

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

ANHANG I

(a)

(Starkes gefärbtes Papier – Abmessungen 15 × 21 cm)

(Erste Seite der Gemeinschaftsgenehmigung)

(Wortlaut in der Amtssprache bzw. den Amtssprachen des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt — Übersetzung in die anderen Amtssprachen der Gemeinschaft auf den Seiten (e) und (f))

KOMMISSION
DER
EUROPÄISCHEN
GEMEIN-
SCHAFTEN

(Prägestempel
der Kommission
der
Europäischen
Gemeinschaften)

Staat, der die
Genehmigung
erteilt
– Nationalitäts-
zeichen –

Bezeichnung
der
zuständigen
Behörde
oder Stelle

GEMEINSCHAFTSGENEHMIGUNG¹⁾ Nr.

für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschafts-
gemeinschaft

Diese Genehmigung berechtigt

.....

.....²⁾

zur Beförderung von Gütern im gewerblichen Güterkraftverkehr auf sämtlichen Verkehrsverbindungen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit einem Einzelfahrzeug oder einem Fahrzeug mit Anhänger sowie zu Leerfahrten mit diesen Fahrzeugen im gesamten Gebiet der Gemeinschaft.

Diese Genehmigung gilt vom bis zum

Erteilt in am³⁾.

¹⁾ Nationalitätszeichen der Staaten:

Belgien (B), Dänemark (DK), Deutschland (D), Frankreich (F), Griechenland (GR), Irland (IRL), Italien (I), Luxemburg (L), Niederlande (NL), Vereinigtes Königreich (GB).

²⁾ Name oder Firma und vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers.

³⁾ Unterschrift und Stempel der zuständigen Behörde oder Stelle, die die Genehmigung erteilt.

(b)

(Zweite Seite der Gemeinschaftsgenehmigung)

(Wortlaut in der Amtssprache bzw. den Amtssprachen des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt — Übersetzung in die anderen Amtssprachen der Gemeinschaft auf den Seiten (c) und (d))

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Diese Genehmigung berechtigt zu grenzüberschreitenden Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr auf sämtlichen Verkehrsverbindungen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft unter Ausschluß jeglichen Inlandsverkehrs im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats.

Sie gilt weder für Beförderungen zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland noch bei Beförderungen im Durchgangsverkehr durch ein Drittland für das Gebiet dieses Drittlandes.

Die Genehmigung ist persönlich und nicht übertragbar.

Sie kann von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat, entzogen werden, insbesondere im Falle einer von dieser als unzureichend erachteten Ausnutzung.

Sie darf jeweils nur für ein einziges Fahrzeug verwendet werden⁴⁾.

Sie ist zusammen mit dem Fahrtenberichtheft für grenzüberschreitende Beförderungen, die im Rahmen dieser Genehmigung ausgeführt werden, im Fahrzeug mitzuführen.

Die Genehmigung und das Fahrtenberichtheft für grenzüberschreitende Beförderungen sind den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen zusammen vorzuzeigen.

Der Inhaber der Genehmigung ist verpflichtet, im Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats die dort geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere auf dem Gebiet des Beförderungswesens und Straßenverkehrs, einzuhalten.

Diese Genehmigung ist binnen 2 Wochen nach Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer an die zuständige Behörde oder Stelle, die sie erteilt hat, zurückzusenden.

⁴⁾ Unter „Fahrzeug“ ist ein Einzelfahrzeug oder ein Fahrzeug mit Anhänger zu verstehen.

(c) und (d)

(Dritte und vierte Seite der Gemeinschaftsgenehmigung)

(Übersetzung des auf Seite (b) abgedruckten Wortlauts in die anderen Amtssprachen der Gemeinschaft)

(e) und (f)

(Fünfte und sechste Seite der Gemeinschaftsgenehmigung)

(Übersetzung des auf Seite (a) abgedruckten Wortlauts in die anderen Amtssprachen der Gemeinschaft)

„Anhang IV

ANHANG II

Verfahren zur Berechnung der Aufteilung der sich aus den Erhöhungen des Gemeinschaftskontingents ergebenden Genehmigungen auf die Mitgliedstaaten

Es werden drei Aufteilungskriterien festgelegt:

I. Wirtschaftliches Gewicht:

Die Bezifferung dieses Kriteriums wird auf der Grundlage des ‚Bruttoinlandsprodukts zu Marktpreisen‘ (Angaben in jeweiligen Preisen und Wechselkursen) jedes Mitgliedstaats vorgenommen.

Der Koeffizient ‚wirtschaftliches Gewicht‘ ist für jedes Land gleich dem Anteil seines Bruttoinlandsprodukts am Bruttoinlandsprodukt der zehn Mitgliedstaaten insgesamt.

II. Marktanteil

Dieses Kriterium wird auf der Grundlage der von den Verkehrsunternehmern jedes Mitgliedstaats im innergemeinschaftlichen Verkehr beförderten Gütermenge bewertet. Die statistischen Angaben stammen aus der Auswertung der Ergebnisse der Richtlinie des Rates vom 12. Juni 1978 (78/546/EWG).

Der Koeffizient ‚Marktanteil‘ ist für jedes Land gleich dem Anteil der von den Güterkraftverkehrsunternehmen dieses Landes beförderten Gütermenge an der von den Güterkraftverkehrsunternehmen aller Mitgliedstaaten beförderten Gütermenge.

III. Ausnutzung der Gemeinschaftsgenehmigungen**— Ausgangsdaten**

Diese Ausnutzung wird gemessen auf der Grundlage der im Rahmen von Gemeinschaftsgenehmigungen geleisteten Tonnenkilometer (Durchschnittswert je Genehmigung). Die entsprechenden Angaben stammen aus der Auswertung des Fahrtenberichts, den die Verkehrsunternehmer bei der Ausnutzung einer Gemeinschaftsgenehmigung erstellen müssen (vgl. Verordnung [EWG] Nr. 3024/77).

— Berichtigung des sich aus der geographischen Lage bestimmter Länder ergebenden Nachteils

Diese Berichtigung wird vorgenommen, indem obigen Tonnenkilometern die Tonnenkilometer hinzugerechnet werden, die hätten geleistet werden können, wenn die Fahrzeuge auf Seestrecken nicht zum Stillstand gezwungen wären:

Zahl der Tonnenkilometer, die für das Land i zu den im Rahmen einer	60 (km/h) × Stillstandszeit (h) bei der Überquerung von Seestrecken für die Ver-
---	--

Genehmigung geleisteten Tonnenkilometern, wie sie sich aus der Auswertung der Fahrtenberichte ergeben, hinzuzurechnen sind

verkehrsunternehmer des Landes i × innerhalb des Gemeinschaftskontingents von den Verkehrsunternehmern des Landes i beförderten Gütermenge (t)

= Zahl der Genehmigungen des Landes i

„60“ steht für die Zahl der Kilometer, die in einer Stunde zurückgelegt werden, wenn das Fahrzeug nicht zum Stillstand gezwungen ist.

Die Stillstandszeit auf Seestrecken für ein Land i ist gleich dem Durchschnitt der Überquerungszeiten, um die neun anderen Mitgliedstaaten zu erreichen, gewichtet mit der Bedeutung des potentiellen Marktes, den für das Land i jeder seiner europäischen Partner darstellt. Diese Bedeutung ist für jedes Land darstellbar durch das Volumen (M + X) seiner Ausfuhren und Einfuhren im innergemeinschaftlichen Güterkraftverkehr.

Stillstandszeit auf Seestrecken für die Verkehrsunternehmer des Landes i	$\frac{\sum_j \text{Überquerungszeit, um das Land j zu erreichen (M + X) j}}{\sum_j (M + X) j}$
	=

j = EG-Partner des Landes i.

In den Überquerungszeiten sind die Zeiten für das Auffahren auf das Schiff und das Abfahren vom Schiff eingeschlossen.

Der Koeffizient ‚Ausnutzung der Genehmigungen‘ ist gleich dem Anteil der — nach obigem Verfahren berechtigten — Ausnutzung durch die Verkehrsunternehmer eines Landes an der berechtigten Ausnutzung durch die Verkehrsunternehmer der zehn Mitgliedstaaten insgesamt.

IV. Aufteilung der sich aus den Erhöhungen des Gemeinschaftskontingents ergebenden Genehmigungen

Jeder Mitgliedstaat erhält einen Anteil an der Zahl der Neugenehmigungen, der gleich dem arithmetischen Mittel folgender drei Koeffizienten ist:

- wirtschaftliches Gewicht,
- Marktanteil,
- Ausnutzung der Genehmigungen.“

Bericht des Abgeordneten Kretkowski

Der in der Anlage enthaltene Verordnungsvorschlag wurde durch Drucksache 10/376 Nr. 75 vom 8. September 1983 gemäß § 93 der Geschäftsordnung dem Verkehrsausschuß überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 9. November 1983 behandelt hat.

Der grenzüberschreitende gewerbliche Güterkraftverkehr wird zur Zeit durch ein System von bilateralen Fahrtgenehmigungen und Gemeinschaftsgenehmigungen der Höhe nach begrenzt. Für die Gemeinschaftsgenehmigungen gilt ein ziffernmäßig für jeden EG-Mitgliedstaat begrenztes Kontingent. Die EG-Kommission verfolgt mit dem anliegenden Verordnungsvorschlag die Absicht, dieses System zu lockern und schließlich aufzugeben. Das Gemeinschaftskontingent soll jährlich um einen festen Prozentsatz angehoben werden, der sich auf das Fünffache der Zuwachsrates im Güterkraftver-

kehr zwischen den Mitgliedstaaten im letzten Jahr beläuft. Ab 1989 soll jede Kontingentierung entfallen; jeder Verkehrsunternehmer soll eine Genehmigung erhalten, der die subjektiven Voraussetzungen erfüllt.

Der Verkehrsausschuß lehnt diesen Vorschlag ab. Wegen der verzerrten Wettbewerbsbedingungen zwischen deutschen und ausländischen Güterkraftverkehrsunternehmen würde sich eine Liberalisierung stets zum Nachteil der deutschen Verkehrsunternehmen auswirken. Es ist nach Auffassung des Ausschusses erforderlich, zunächst die Wettbewerbsbedingungen aneinander anzugleichen, bevor eine Liberalisierung auf diesem Gebiet möglich ist. Außerdem sind noch freie Kapazitäten im Schienenverkehr vorhanden, die vorrangig genutzt werden sollten. Das deutsche Straßennetz läßt überdies weitere Belastungen durch zusätzliche ausländische Lastzüge nicht zu.

Bonn, den 9. November 1983

Kretkowski

Berichterstatter