

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 10/2952 Nr. 19 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Beförderung der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft)

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 hinsichtlich der Liberalisierung der Bildung der Entgelte für Beförderungen der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Ordnung der Märkte für die Beförderung der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft
— KOM (84) 688 endg. —

»EG-Dok. Nr. 11522/84«

A. Problem

Die EG-Kommission möchte den Seehafenhinterlandverkehr durch eine sog. Korridorlösung von der Konzessionspflicht und der Tarifbindung befreien.

B. Lösung

Ablehnung des Vorschlags, weil eine derartige Liberalisierung nur im Zusammenhang mit einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für den ausländischen und den deut-

schen Güterkraftverkehr vertretbar ist. Auch in der Binnenschifffahrt muß zum Schutze der mittelständischen Partikulare an der Tarifbindung festgehalten werden.

Einmütigkeit im Ausschuß**C. Alternativen**

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, den anliegenden Vorschlag der EG-Kommission abzulehnen.

Bonn, den 13. März 1985

Der Ausschuß für Verkehr

Curd	Fischer (Hamburg)
Stellv. Vorsitzender	Berichterstatler

Anlage

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Beförderung der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft)**DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —**

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die heute je nach Verkehrsverbindung unterschiedlichen Regelungen für den Zugang zum Güterkraftverkehr sind eine ständige Quelle von Verzerrungen des Wettbewerbs sowohl zwischen den Industrie- und Handelsunternehmen als auch zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft.

Um sicherzustellen, daß die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft nicht verfälscht werden, muß für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten von oder nach diesen Häfen eine gemeinsame Regelung für den Zugang zum Markt für die gesamte Gemeinschaft gelten.

Diese gemeinsame Regelung beeinflusst in entscheidender Weise die Ausfuhrkapazität und die Befriedigung des Bedarfs an Einfuhrgütern vieler Regionen.

Eine Ordnung der betreffenden Verkehrsmärkte, die diese negativen Auswirkungen vermeidet und auf die wesentlichen Bedürfnisse und lebenswichtigen Belange der Gemeinschaft zugeschnitten ist,

muß auf die Grundsätze des freien Zugangs der Verkehrsunternehmen zum Markt ausgerichtet sein. Daher ist der Geltungsbereich der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr (gewerblicher Güterkraftverkehr)¹⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 83/572/EWG²⁾, auf die Beförderung auf dem Seewege ein- oder ausgeführter Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft auszudehnen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:**Artikel 1**

Anhang II der Ersten Richtlinie vom 23. Juli 1962 wird um folgenden Punkt ergänzt:

„3. Die Beförderung auf dem Seewege ein- oder ausgeführter Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft.“

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Juli 1986 nachzukommen und setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

¹⁾ ABl. Nr. 70 vom 6. August 1962, S. 2005/62

²⁾ ABl. Nr. L 332 vom 28. November 1983, S. 33

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 hinsichtlich der Liberalisierung der Bildung der Entgelte für Beförderungen der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Um sicherzustellen, daß die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft nicht verfälscht werden, müssen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten von oder nach diesen Seehäfen einheitliche Regeln für die Bildung der Beförderungsentgelte bestehen.

Die Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 des Rates vom 1. Dezember 1983 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten¹⁾ bietet die Möglichkeit, je nach Verkehrsverbindungen verschiedene Tarifsysteme einzuführen. Diese Verordnung enthält im Anhang eine Liste von Beförderungen, bei denen die Beförderungsentgelte frei gebildet werden können.

Die heute je nach Verkehrsverbindung unterschiedlichen Regelungen für die Bildung der Beförderungsentgelte im Straßenverkehr sind eine ständige Quelle von Verzerrungen des Wettbewerbs sowohl zwischen den Industrie- und Handelsunternehmen als auch zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft.

Eine Ordnung der betreffenden Verkehrsmärkte, die diese negativen Auswirkungen vermeidet und auf die wesentlichen Bedürfnisse und lebenswichtigen Belange der Gemeinschaft zugeschnitten ist, muß auf die Grundsätze der freien Bildung der Beförderungsentgelte ausgerichtet sein.

Daher ist die Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 dadurch zu ändern, daß die Liste im Anhang um Be-

förderungen nach oder von den Seehäfen ergänzt wird.

Die Art der Ausnahmen im Anhang zur geltenden Verordnung kann zu unterschiedlichen Auslegungen Anlaß geben und sollte daher klarer formuliert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

1. Diese Verordnung gilt für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten einschließlich der Beförderung von Gütern, die unter den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl fallen. Diese Verordnung gilt auch dann, wenn das Gut auf einer Teilstrecke durch ein Drittland oder ohne Umladung auf dem Fahrzeug zur See befördert wird.
2. Die Verordnung gilt nicht für Beförderungen im Sinne des Anhangs, die von jedem obligatorischen oder Referenztarifsystem befreit sind.“

2. Im Anhang wird folgender Gedankenstrich hinzugefügt:

„— die Beförderung auf dem Seewege ein- oder ausgeführter Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft.“

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung dieser Verordnung mit.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1986 in Kraft.

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

¹⁾ ABl. Nr. L 359 vom 22. Dezember 1983, S. 1

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Ordnung der Märkte für die Beförderung der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft**DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —**

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die heutige Ordnung, insbesondere die Unterschiede zwischen dem häufig reglementierten innerstaatlichen Verkehr und dem flexiblen und manchmal sogar freien grenzüberschreitenden Verkehr ist eine ständige Quelle von Verzerrungen im Wettbewerb zwischen den Industrie- und Handelsunternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten und schwächt daher die gesamte Wirtschaft der Gemeinschaft. Sie wirkt sich außerdem negativ auf den Wettbewerb zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft aus und ist mit dem Grundsatz einer optimalen Erbringung von Verkehrsleistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit unvereinbar.

Um sicherzustellen, daß die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft nicht verfälscht werden, müssen für den Güterverkehr von oder nach diesen Häfen in der gesamten Gemeinschaft einheitliche Regeln für die Bildung der Beförderungsentgelte und den Marktzugang gelten.

Diese einheitlichen Regeln beeinflussen in entscheidender Weise die Ausfuhrkapazität und die Befriedigung des Bedarfs an Einfuhrgütern vieler Regionen.

Eine Ordnung der betreffenden Verkehrsmärkte, die all diese negativen Auswirkungen vermeidet und auf die wesentlichen Bedürfnisse und lebenswichtigen Belange der Gemeinschaft zugeschnitten

ist, muß auf die Grundsätze des freien Zugangs der Unternehmen zum Markt und der eigenständigen Geschäftsführung, insbesondere bei der Bildung der Beförderungsentgelte und -bedingungen, ausgerichtet sein.

Daher sind die zwingenden Vorschriften, die in bestimmten Mitgliedstaaten für die Bildung der Beförderungsentgelte und die Kapazitätsbeschränkung im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr bestehen, für die Beförderung der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter nach oder von den Seehäfen aufzuheben —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:**Artikel 1**

Die Beförderung der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter im innerstaatlichen und innergemeinschaftlichen Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft ist von jeder in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften bestehenden Kontingentierung oder sonstigen mengenmäßigen Beschränkung des Zugangs zu diesen Verkehrsmärkten befreit.

Artikel 2

Die Bildung der Beförderungsentgelte und -bedingungen für die in Artikel 1 genannten Beförderungen ist von jedem Tarifsysteem befreit.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Konsultation der Kommission die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Juli 1986 nachzukommen.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Begründung

1. Allgemeine Überlegungen

1.1

Die im Vertrag von Rom festgelegte gemeinsame Verkehrspolitik ist ein besonders wichtiges Instrument zur Verwirklichung der Ziele der Gemeinschaft. Wie die Kommission in ihrem Memorandum*) über den Binnenverkehr erläutert hat, soll diese Politik die Produktivität und Effizienz des Verkehrssystems verbessern sowie die Harmonisierung der Politik der einzelnen Mitgliedstaaten fördern und zugleich eine widersprüchliche Entwicklung dieser Politik verhindern. Das eigentliche Ziel dieser Politik ist daher die Schaffung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes, dessen Ordnung und Funktionsweise den einheitlich geregelten Märkten der einzelnen Mitgliedstaaten vergleichbar ist.

Dieses Ziel ist nur schrittweise erreichbar, indem die Prioritäten je nach Art der Probleme und Dringlichkeit der Lösungen im Hinblick auf das wirtschaftliche Zusammenwachsen festgelegt werden.

Daher hat die Kommission in ihrem Memorandum über den Binnenverkehr ihr politisches Programm für die kommenden Jahre im Bereich der Marktordnung auf den grenzüberschreitenden Verkehr konzentriert.

Gleichwohl gibt es Fälle, in denen sich die internationalen und nationalen Aspekte des Verkehrs nicht trennen lassen, und andere, in denen die Konzentration der Maßnahmen auf den grenzüberschreitenden Verkehr zu Wettbewerbsverzerrungen führen kann, die mit den Interessen der Verkehrsunternehmer und -nutzer unvereinbar und für die gesamte oder einen Teil der Wirtschaft der Gemeinschaft nachteilig ist.

Das ist bei den Seehäfen der Gemeinschaft und den Verkehrsbeziehungen mit ihrem Hinterland der Fall.

1.2

Die Kommission wird auf dieses Problem auch in ihrem Memorandum über den Seeverkehr eingehen, das sie Ende 1984 veröffentlichen wird. Die ständig wachsenden Schwierigkeiten auf diesem Gebiet und die Notwendigkeit, vordringlich geeignete Lösungen zu suchen, haben die Kommission jedoch bewogen, diesen Vorschlag schon heute vorzulegen.

*) „Auf dem Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik“, ABl. C 154 vom 13. Juni 1983, S. 1

2. Der Verkehr der Seehäfen mit ihrem Hinterland

2.1

Die Seehäfen der Gemeinschaft sind das unverzichtbare Glied der Transportkette, die den Binnenverkehr mit dem Seeverkehr verbindet.

Die Marktordnung im Hinterlandverkehr wirkt sich erheblich auf den Wettbewerb zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft aus. Auch wenn sie nicht der einzige Faktor ist, der für die Wettbewerbsstellung eines Seehafens und die Entscheidung eines Kunden, eher diesen als jenen Seehafen in Anspruch zu nehmen, den Ausschlag gibt, so ist die Attraktivität eines Hafens fraglos um so größer, je vielseitiger seine Leistungen in Form von Verkehrsverbindungen mit dem Hinterland und je flexibler seine Gebühren sind.

Anders ausgedrückt, die Wahl eines Seehafens durch einen potentiellen Benutzer wird unabhängig von den Besonderheiten jeden Hafens aufgrund seiner geographischen Lage, des Umfangs, der Qualität und des Preises, der angebotenen Leistungen, insbesondere von der Situation des Binnenverkehrs zwischen dem Standort des Industrie- oder Handelsunternehmens und den in Betracht gezogenen Häfen beeinflusst.

2.2

Zwischen den deutschen Seehäfen und verschiedenen Binnenverkehrsträgern ist schon seit Jahren eine Debatte im Gange. Sie und öffentliche Äußerungen von Sachverständigen auf diesem Gebiet zu dieser Debatte sowie die von den zuständigen deutschen Behörden geäußerten Ansichten sind ein Zeichen dafür, daß dies sowohl in Deutschland als auch im Ausland kein zwar völlig neuer, aber doch ein wichtiger Gesichtspunkt der Verkehrspolitik ist.

Das Problem ist jedoch nicht auf den Wettbewerb zwischen den deutschen Seehäfen und den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) begrenzt, sondern berührt den Wettbewerb zwischen allen EG-Häfen, d. h. zwischen der Nordsee, dem Atlantik und dem Mittelmeer und zwischen einzelnen Häfen jeder dieser Gruppen.

Es gibt nur wenige und auf alle Fälle unbedeutende Märkte, auf denen ein Hafen eine unangreifbare Position einnimmt. Der größte Teil des kontinental-europäischen Kernlandes der Gemeinschaft läßt sich — immer mehr als Folge der ständigen Verbesserung der technischen und organisatorischen Leistungsfähigkeit der Binnenverkehrsträger — als eine Gesamtheit geographischer Gebiete betrachten, die jeweils von verschiedenen Häfen bedient werden können.

Daher gibt es angesichts des Standortes der Industrie- und Handelsunternehmen und der geographischen Besonderheiten des Gebiets der Gemeinschaft keine Häfen, die wirklich vor dem Wettbewerb anderer Häfen geschützt wären und daher auch keine Benutzer, die auf einen Hafen angewiesen wären.

2.3

Der Wettbewerb zwischen den diese Gebiete bedienenden Seehäfen kann, soweit er den Verkehr betrifft, nur dann unter optimalen Bedingungen stattfinden, wenn die sich aus unterschiedlichen Regelungen ergebenden Verzerrungen beseitigt werden.

Anders ausgedrückt, die Besonderheiten eines Hafens ergeben sich aus seiner kaufmännischen Dynamik und/oder seinem Standort, was nichts mit der Verkehrspolitik zu tun hat. Diese kann jedoch ihr Vorgehen auf die Ordnung des Binnenverkehrs von und nach den Seehäfen konzentrieren.

Das Ziel besteht hier darin, daß die Formen der Ordnung der Binnenverkehrsmärkte (Bildung der Beförderungsentgelte und Kapazitätspolitik) gegenüber dem Wettbewerb zwischen den Seehäfen neutral sind und die natürlichen oder kaufmännischen Vorteile der Häfen nicht in Frage stellen.

2.4

Die heutigen Verhältnisse sind jedoch bei allen Verkehrsträgern bei weitem nicht befriedigend.

So gelten im Straßenverkehr je nach der untersuchten Verkehrsverbindung Tarifsysteme, die sowohl aufgrund ihrer Art und der Höhe ihrer Preise als auch der Strenge, mit der sie überwacht werden, völlig uneinheitlich sind.

So muß zum Beispiel ein deutscher Güterkraftverkehrsunternehmer, der in Deutschland eine Ladung übernimmt, seinem Kunden einen obligatorischen Tarif (RKT) berechnen, der hoch ist und systematisch kontrolliert wird, wenn das Beförderungsgut für einen BENELUX-Seehafen bestimmt ist.

Ferner kann ein belgischer Verkehrsnutzer mit seinem Verkehrsunternehmer den Preis für die Beförderung seiner Güter nach einem belgischen Seehafen frei aushandeln, während er mit einem obligatorischen Tarifsysteem unter anderem mit einem Mindestpreis konfrontiert wird, wenn er eine Beförderung nach einem französischen Seehafen wünscht.

Außerdem bietet das obligatorische Tarifsysteem für den Verkehr zwischen Mitgliedstaaten¹⁾ die Möglichkeit, über „Sonderabmachungen“ erhebliche Rabatte zu gewähren, die nach den einzelstaatlichen obligatorischen Tarifen nicht immer unter ebenso günstigen Bedingungen möglich sind.

Zu diesen Verzerrungen bei den Beförderungsentgelten kommt hinzu, daß im grenzüberschreitenden Verkehr die Kapazität des Güterkraftverkehrs von

Kontingenten abhängt, die je nach den Verbindungen und damit je nach den bedienten Häfen mehr oder weniger begrenzt sind.

Im Binnenschiffsverkehr hängen die Verzerrungen aufgrund der Ordnung des Binnenverkehrs hauptsächlich mit den getrennten Regelungen für das Rheinstromgebiet und die meisten übrigen Binnenwasserstraßen zusammen.

In der Rheinschifffahrt, welche die Hafengruppe Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen bedient, herrscht im Vergleich zu den meisten übrigen Binnenwasserstraßen, auf denen der Abschluß von Frachtverträgen durch Maßnahmen wie obligatorische Mindestpreise sehr stark geregelt ist, völlige Freiheit. Wie im Straßenverkehr werden die Kosten des Zugangs zu den von Binnenwasserstraßen bedienten Seehäfen durch solche Regelungen beeinflusst.

Im Eisenbahnverkehr sind die rechtlichen Unterschiede weniger spürbar, auch wenn bestimmte Unternehmen bis vor kurzem nicht die Möglichkeit hatten, im Inlandsverkehr ohne vorherige Genehmigung Sonderabmachungen mit Preisermäßigungen zu schließen, während sie im grenzüberschreitenden Verkehr diese Möglichkeit hatten.

2.5

Bisher sind bereits einige Maßnahmen getroffen worden, um diesen Wettbewerb zu erleichtern. So hat die Rivalität zwischen Nordsee- und Adria Häfen die italienische Regierung veranlaßt, den Güterkraftverkehr nach und von Triest von allen internationalen Kontingenten zu befreien. Ähnlich, wenn auch durch allgemeinere Überlegungen gerechtfertigt, verhält es sich mit der Befreiung der im Binnenschiffsverkehr von und nach Antwerpen abgewickelten Ein- und Ausfahrten von den innerbelgischen Tarifvorschriften. Außerdem dürfen in der Aufzählung die weitbekannten Seehafen-Ausnahmetarife nicht fehlen, die zunächst als Subventionen der deutschen Seehäfen und nach dem Zweiten Weltkrieg als Wettbewerbsmaßnahmen gegen den Rhein gedacht waren, sich heute aber im Vergleich zur marktwirtschaftlichen Ordnung im grenzüberschreitenden Verkehr als unzureichend erwiesen haben.

2.6

Es ist schwierig, wenn nicht gar unmöglich, die Wirkungen solcher Wettbewerbsverzerrungen mengenmäßig zu bestimmen. Die in der anhaltenden Debatte in der Bundesrepublik Deutschland vorgelegten Statistiken zeigen, daß sich die tatsächlichen Wirkungen angesichts der vielfältigen Faktoren, die das Verkehrsaufkommen eines bestimmten Hafens über lange Zeiträume hinweg beeinflussen, mit Zahlen nicht beweisen lassen.

Es liegt jedoch auf der Hand, daß ein Hafen mit Zugang zu mehreren, im freien Wettbewerb stehenden Binnenverkehrsträgern, die marktgerechte Frachtsätze berechnen, unter sonst gleichen Um-

¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 des Rates vom 1. Dezember 1983, ABl. L 359 vom 22. Dezember 1983, S. 1

ständen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Rivalen hat, deren Hinterlandverbindungen vom Staat oder von halbstaatlichen Gremien für den Zugang zum Markt und die Preise geregelt werden.

3. In Betracht kommende Lösung

3.1

Unter diesen Umständen ist es nach Ansicht der Kommission offenkundig notwendig, die Märkte für die Beförderung auf dem Seewege ein- oder ausgeführter Güter von oder nach den Seehäfen zu ordnen. Die Aufgabe der gemeinsamen Verkehrspolitik besteht darin, die Form der Ordnung zu wählen, die am besten zu dieser Harmonisierung beitragen wird.

Nach Ansicht der Kommission ist eine Ordnung rechtlicher Art nicht in der Lage, auf alle Situationen, die auf den verschiedenen Verkehrsverbindungen auftreten können, eine Antwort zu geben.

Damit die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Häfen wirklich beseitigt werden, ist es nach Ansicht der Kommission notwendig, daß die Regelung für innerstaatliche Beförderungen der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach den Seehäfen

- den freien Zugang zum Markt sicherstellt, was die Aufhebung der Kontingentierung für die betreffenden Beförderungen erfordert,
- die freie Bildung der Beförderungsentgelte sicherstellt, d. h. daß diese Beförderungen keinem obligatorischen Tarifsysteem unterliegen.

Um den Bereich des beabsichtigten Vorgehens zu präzisieren, ist darauf hinzuweisen, daß dieses nur darauf abzielt, bestimmte Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen aufzuheben, unter denen die Häfen der Gemeinschaft in ihrem Hafengeschäft im engen Sinn leiden. Dagegen berührt das Vorgehen nicht die Geschäftstätigkeit von Industrieunternehmen, die sich in der Nähe der Seehäfen niedergelassen haben und deren Versorgung oder Belieferung mit Waren weiterhin nach den geltenden Regeln für alle Industrie- und Verkehrsunternehmen des betreffenden Mitgliedstaates vor sich gehen muß. Das beabsichtigte Vorgehen muß sich jedoch auf alle Binnenverkehrsträger erstrecken, damit für sie faire Wettbewerbsverhältnisse geschaffen werden.

3.2

Diese sogenannte Korridor-Konzeption weist technisch keine unüberwindlichen Schwierigkeiten auf; zudem kann das System überwacht werden.

Im Hinblick auf die Kontrolle erfordert der beabsichtigte Vorschlag überhaupt keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand. Insbesondere braucht die Art der Kontrollen, die heute auf dem Gebiet der Tarife und des Zugangs zum Markt bestehen, sachlich nicht geändert zu werden.

In den Mitgliedstaaten gibt es bereits besondere Vorschriften, die bestimmte Verkehre von der Anwendung der geltenden Regelungen ganz oder teilweise ausnehmen. Für bestimmte Beförderungen gilt nicht das obligatorische Tarifsysteem oder können hohe Rabatte gewährt werden, andere sind aufgrund einer ähnlichen Konzeption, wie sie der Ersten Richtlinie zugrunde liegt, nicht kontingentiert.

So kann anhand der bereits bestehenden Kontrolle festgestellt werden, ob für einen Verkehr gelockerte Bestimmungen gelten; dies wird unverändert für den Verkehr von und nach den Seehäfen gelten.

Daher liegt es auf der Hand, daß das vorgeschlagene Vorgehen bei den Kontrollen überhaupt nicht zu mehr Bürokratie führen, sondern eine unbestreitbare Vereinfachung der Ordnung des betreffenden Verkehrs bedeuten wird.

3.3

Schließlich sollte, um jedes Mißverständnis auszuschließen, betont werden, daß eine solche Konzeption keine natürlichen Vor- oder Nachteile in der Wettbewerbsstellung der verschiedenen Seehäfen ausgleichen soll. Angesichts der Ziele des EWG-Vertrags wird und muß angestrebt werden, künstliche Verzerrungen aufgrund unterschiedlicher Marktordnungen und überholter staatlicher Eingriffe zu beseitigen.

Besondere Überlegungen

1. Das beabsichtigte Vorgehen bringt die Billigung von drei Vorschlägen für Rechtsvorschriften mit sich:
 - a) eine Richtlinie, welche die Erste Richtlinie des Rates¹⁾ ändert und bestimmte Arten des Güterkraftverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten von jeder Kontingentierung befreit;
 - b) eine Verordnung, welche die Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 des Rates vom 1. Dezember 1983²⁾ über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ändert;
 - c) eine Richtlinie, welche die Mitgliedstaaten verpflichtet, ihre innerstaatlichen Rechtsvorschriften anzupassen, um den Binnengüterverkehr (Schiene, Straße und Binnenwasserstraße) nach oder von den Seehäfen, die von den beiden vorgenannten Änderungen des Gemeinschaftsrechts nicht berührt werden, von jeder Kontingentierung und jedem obligatorischen Tarifsysteem zu befreien.

Ein den drei Vorschlägen gemeinsames Problem besteht darin, ob der Begriff „Seehafen“ definiert werden muß. Das ist ein rechtliches und zugleich wirtschaftliches Problem, dessen Lö-

¹⁾ ABl. Nr. 70 vom 6. August 1962, letztmals geändert durch die Richtlinie des Rates vom 26. Oktober 1983 — ABl. L 332 vom 28. November 1983, S. 33

²⁾ ABl. Nr. L 359 vom 22. Dezember 1983, S. 1

sung politische Folgen hat. Konkreter besteht es darin, ob bestimmte Binnenhäfen den Seehäfen an der Küste oder an einer Seewasserstraße gleichgestellt werden sollten. Das ist ein echtes Problem, da bestimmte Binnenhäfen die rechtliche Stellung eines Seehafens haben oder sogar ohne eine solche Stellung eine Geschäftstätigkeit ausüben, die derjenigen eines Seehafens vergleichbar ist.

Die Kommission ist der Ansicht, daß die weiter oben in den „allgemeinen Überlegungen“ dargelegten Probleme, die auf die Wettbewerbsverzerrungen zurückzuführen sind, in erster Linie die Seehäfen im engen Sinn betreffen. Daher sollten an der Küste, an einer Flußmündung oder an einem Fluß weniger als 150 km von seiner Mündung entfernt gelegene Häfen als „Seehäfen“ gelten.

2. Richtlinie des Rates zur Änderung der Ersten Richtlinie vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr (gewerblicher Güterkraftverkehr)

Die Erste Richtlinie umfaßt zwei Anhänge, in denen die von jeder Kontingentierung und Genehmigungspflicht befreiten Beförderungen (Anhang I) und die von der Kontingentierung befreiten Beförderungen, für die jedoch eine innerhalb von fünf Tagen erteilte nichtkontingentierte Genehmigung erforderlich sein kann (Anhang II), zusammengestellt sind.

Bestimmte Mitgliedstaaten mögen wünschen, die Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs mit den Seehäfen, denen die neuen Liberalisierungsmaßnahmen zugute kommen, genau zu verfolgen.

Um diesem Wunsch unter Wahrung der angestrebten Liberalisierung entgegenzukommen, wird vorgeschlagen, die Erste Richtlinie dadurch zu ändern, daß ihr Anhang II um Beförderungen

der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach den Seehäfen ergänzt wird.

3. Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 des Rates vom 1. Dezember 1983 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, um die Bildung der Entgelte für Beförderungen nach oder von den Seehäfen zu liberalisieren.

Es handelt sich darum, die Verordnung mit der Liste der Beförderungen, bei denen die Beförderungsentgelte frei gebildet werden können, um Beförderungen nach oder von den Seehäfen zu ergänzen.

Außerdem ist es wünschenswert, die durch die Änderung der Verordnung gebotene Möglichkeit zu nutzen, um die Art der in diesem Anhang genannten Ausnahmen zu präzisieren, wenn die heutige Fassung zu unterschiedlichen Auslegungen Anlaß geben kann. Artikel 1 der Verordnung würde dann um einen neuen Absatz ergänzt, wonach die im Anhang genannten Beförderungen von jedem obligatorischen oder Referenztarifsystem mit nationalem oder internationalem Geltungsbereich befreit sind.

4. Richtlinie des Rates zur Ordnung der Märkte für die Beförderung der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft

Diese Richtlinie soll die Möglichkeit bieten, alle Binnenverkehre (Schiene, Straße und Binnenwasserstraße) zu liberalisieren, die durch die beiden vorgenannten Änderungen von Rechtsakten der Gemeinschaft nicht liberalisiert worden sind. Sie betrifft im wesentlichen den innerstaatlichen Verkehr der Mitgliedstaaten. Die Richtlinie zielt jedoch auch auf die Änderung der einzelstaatlichen Regeln ab, die den grenzüberschreitenden Verkehr durch die Kontingentierung oder die Bildung der Beförderungsentgelte beeinflussen.

Bericht des Abgeordneten Fischer (Hamburg)

Der in der Anlage enthaltene Verordnungs- und Richtlinienvorschlag wurde durch Drucksache 10/2952 Nr. 19 vom 28. Februar 1985 gemäß § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Der Ausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 13. März 1985 beraten.

Ziel der EG-Vorlage ist die schrittweise Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Binnenverkehrsmarktes, und zwar für den Teilbereich des Seehafenhinterlandverkehrs mit Lastkraftwagen und Binnenschiffen durch eine sog. Korridorlösung, wobei die Tarifpflicht für beide Transportwege entfallen soll. Für den gewerblichen Güterkraftverkehr soll außerdem die Konzessionspflicht ersatzlos gestrichen werden, die bereits jetzt in der Binnenschifffahrt fehlt. Auf diese Weise sollen gleiche Wettbewerbsverhältnisse für alle Seehäfen innerhalb der Gemeinschaft geschaffen werden, soweit es um den Gütertransport vom Hinterland zu den Seehäfen oder umgekehrt von den Seehäfen in das Hinterland geht.

Der Ausschuß für Verkehr schlägt Ablehnung dieses Vorschlages in seiner Gesamtheit vor. Der gewerbliche Güterkraftverkehr in den einzelnen EG-Mitgliedstaaten wird z. Z. noch durch unterschiedlich hohe Steuern belastet. So beträgt z. B. die Kraftfahrzeugsteuer für den deutschen 38 Tonnen-Lastzug 9 365 DM, für den niederländischen Lastzug lediglich umgerechnet 3 633 DM. Ähnlich unterschiedlich ist die Mineralölsteuerbelastung des Die-

seltreibstoffs. Auch in anderen Bereichen wie z. B. bei den Maßen und Gewichten der Lastzüge gibt es unterschiedliche Vorschriften, die zu unterschiedlich hohen Kostenbelastungen für die Unternehmen führen. Solange diese Wettbewerbsverzerrungen bestehen, ist nach Auffassung des Ausschusses für Verkehr eine Liberalisierung auch für den Teilbereich des Seehafenhinterlandverkehrs nicht vertretbar, weil sie zu einer Verdrängung deutscher Verkehrsunternehmen vom Verkehrsmarkt und zum Verlust zahlreicher Arbeitsplätze führen würde. Eine Liberalisierung setzt unabdingbar eine gleichzeitige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen voraus. Auch für den Bereich der Binnenschifffahrt muß an der geltenden Tarifpflicht festgehalten werden, um eine zusätzliche Existenzgefährdung der mittelständischen Partikuliere durch die Marktüberlegenheit der Verlader und der großen Reedereien zu vermeiden.

Der Ausschuß für Verkehr verkennt nicht, daß durch die unterschiedlichen Bestimmungen für den Seehafenhinterlandverkehr mit Lastkraftwagen und Binnenschiff innerhalb der Gemeinschaft ebenfalls Wettbewerbsverzerrungen entstehen, die sich zum Nachteil der deutschen Seehäfen auswirken. Nach seiner Ansicht kann Abhilfe jedoch durch eine entsprechende Tarifgestaltung geschaffen werden, ohne daß dadurch die deutsche Verkehrsmarktordnung in Frage gestellt wird. Dabei ist besonders an ausreichende Tarifmargen auch in der Binnenschifffahrt zu denken.

Bonn, den 13. März 1985

Fischer (Hamburg)

Berichterstatter

