

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zur Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

- in Kenntnis der Artikel 2, 3 c, e, f und h, 8 a, b und c, 74 bis 84, 85 bis 94, 100 a und b, 130 R und 235 des EWG-Vertrags,
- in Kenntnis seiner Entschließung vom 13. Juni 1985 zur Konsolidierung des Binnenmarktes¹⁾,
- in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission über die Vollendung des Binnenmarktes [KOM (85) 310 endg. — Dok. C2-63/85] und seiner Berichte über den Stand der Arbeiten im Hinblick auf seine Verwirklichung,
- in Kenntnis seiner Entschließung vom 14. Januar 1986 zum Weißbuch²⁾,
- in Kenntnis der Erklärungen des Europäischen Rates über die Verwirklichung des Binnenmarktes anlässlich der Gipfel von Fontainebleau im Juni 1984, von Mailand im Juni 1985 und von Rhodos im Dezember 1988,
- in Kenntnis der Urteile des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften vom 22. Mai 1985 über die Untätigkeit des Rates bei der Durchführung der gemeinsamen Verkehrspolitik³⁾, vom 30. April 1986 und vom 11. April 1989 über die Festsetzung der Flugtarife⁴⁾,
- in Kenntnis der Rahmenberichte über die gemeinsame Verkehrspolitik, insbesondere der Berichte der Abgeordneten Kapteyn (Dok. 6/57 und 106/61), Müller-Hermann (Dok. 18/62), Mursch (Dok. 215/74), Seefeld (Dok. 512/78), Carossino (Dok. 1-996/81 und 1-1138/83) und Anastassopoulos (Dok. A2-84/85 — A + B) sowie seiner Entschließungen zu den Leitlinien dieser Politik vom 12. September 1985 und 12. September 1986⁵⁾,
- in Kenntnis der Gemeinschaftsvorschriften, die seit der letztgenannten Entschließung in den einzelnen Verkehrsbereichen angenommen wurden, der beim Rat anhängigen Vorschläge für Rechtsvorschriften, der Vorschläge und Berichte der Kommission sowie seiner auf der Grundlage der diesbezüglichen Initiativberichte angenommenen Stellungnahmen und Entschließungen,
- unter Hinweis auf Artikel 121 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis der Entschließungsanträge eingereicht von:
 1. Herrn Vandemeulebroucke zur Unvereinbarkeit der geplanten Straßenbenutzungsgebühr in der Bundesrepublik Deutschland mit der Schaffung eines gemeinschaftlichen Verkehrsmarktes (Dok. B3-488/89),
 2. Herrn de Donnea zu einer gemeinsamen Sicherheitspolitik für Häfen und Flughäfen (Dok. B3-491/89),
 3. Frau Muscardini zur Anpassung der Rechtsvorschriften im Güterverkehrssektor (Dok. B3-613/89),
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (Dok. A3-306/90)⁶⁾,

¹⁾ ABl. Nr. C 175 vom 15. Juli 85, S. 229.

²⁾ ABl. Nr. C 36 vom 17. Februar 86, S. 53.

³⁾ Rechtssache 13/83, Sammlung 1985, 1513.

⁴⁾ Verbundene Rechtssachen 209 bis 213/84, Sammlung 1985, 803, Rechtssache Ahmed Saeed.

⁵⁾ ABl. Nr. C 262 vom 14. Oktober 1985 und C 255 vom 13. Oktober 1986.

⁶⁾ Begründung als Anlage ab S. 8 angefügt.

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments — 01330 — vom 17. Januar 1991.

Das Europäische Parlament hat die legislative Entschließung in der Sitzung vom 13. Dezember 1990 angenommen.

- A. unter Hinweis darauf, daß der Verkehrssektor als entscheidender Bestandteil des großen Binnenmarktes bis zum 1. Januar 1993 verwirklicht werden muß,
- B. im vollen Bewußtsein des Ausmaßes der Anstrengungen, die nach so vielen Jahren des praktischen Stillstands und der Verzögerungen in diesem Bereich unternommen werden müssen, um einen einheitlichen Verkehrsmarkt in den bis zu diesem Termin verbleibenden 2½ Jahren zu schaffen,
- C. in dem Bewußtsein ferner, daß der Verkehrssektor im Gegensatz zu anderen Tätigkeitsbereichen der Gemeinschaft eine komplexe Struktur und besondere Erfordernisse aufweist, die die Vereinheitlichung dieses Marktes besonders erschweren,
- D. bestrebt, ein Transportsystem einzuführen, das über die Erfordernisse eines einheitlichen Marktes hinaus die Wünsche und legitimen Rechte der Bürger hinsichtlich der Umwelt, der Gesundheit, der Sicherheit und der Mobilität besser berücksichtigt,
- E. in der Erwägung, daß die intensive Nutzung bestimmter Transportarten in bestimmten Regionen der Gemeinschaft das für Umwelt, öffentliche Gesundheit und Energiebewirtschaftung zumutbare Maß bereits überschritten hat,
- F. unter Hinweis darauf, daß der öffentliche Nahverkehr in den grenzübergreifenden und peripheren Regionen bisher durch die EG-Verkehrspolitik am stärksten vernachlässigt wurde,

Anwendung des Konzepts des Binnenmarktes auf den Verkehr

- 1. stellt fest, daß die Vollendung des Binnenmarktes gemäß dem auf der Grundlage der Einheitlichen Akte revidierten EWG-Vertrag der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen und Hemmnisse entspricht, der die Fläche der 12 Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft umfaßt und in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist;
- 2. bemerkt, daß eine solche Öffnung des Marktes den Abbau physischer, juristischer, administrativer, technischer, sozialer oder anderer Behinderungen dieser Freizügigkeit voraussetzt;
- 3. erinnert daran, daß diese Definition des Binnenmarktes auch und integral für den Verkehrssektor gilt;
- 4. weist insbesondere darauf hin, daß im Verkehrsreich besondere Maßnahmen im Hinblick auf dessen Auswirkungen auf die Lebens- und Umweltqualität zu treffen sind;
- 5. rechnet damit, daß der Verkehr, insbesondere der Straßenverkehr, bei unveränderter Politik unlösbare Probleme in bezug auf Umweltbelastung, Energieverbrauch und Überbeanspruchung von Straßen hervorrufen wird;
- 6. befürwortet deshalb eine Politik, durch die der Staat in viel höherem Maße lenkend eingreift, um

die schädlichen Auswirkungen des Verkehrs zu begrenzen und dafür zu sorgen, daß das Verkehrsvolumen in weitaus größerem Umfang von den am wenigsten nachteiligen Verkehrsträgern bewältigt wird;

- 7. ist der Auffassung, daß die Anwendung dieses Begriffs des Binnenmarktes auf den Verkehr die Beseitigung eines Regelwerks unumgänglich macht, das den Verkehr ersticken läßt, wobei dies flankiert sein muß von einer Planungs- und Strukturpolitik zur Schaffung eines wirksamen Systems, das die nachteiligen Auswirkungen weitestgehend einschränkt und zu einem besseren wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt beiträgt;
- 8. wiederholt seine Grundeinstellung, daß eine Liberalisierung und eine gleichzeitige Harmonisierung der ohnehin viel zu ungleichen Bedingungen des Wettbewerbs zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft bzw. zwischen den Verkehrsträgern beides wichtige Voraussetzungen sind;
- 9. macht jedoch deutlich, daß diese wichtige Harmonisierung nicht als Vorbedingung für die notwendige Liberalisierung des Verkehrsmarktes in den von den obersten Behörden der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vereinbarten Formen und Fristen angeführt werden darf, wie es der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil 13/83 formuliert hat; macht deutlich, daß die Parallelität zwischen Liberalisierung und Harmonisierung bei der Definition einer gemeinsamen Verkehrspolitik die Folge einer globalen Strategie ist, die die neuen Anforderungen dieses Sektors bewältigen sowie die Krisen verhindern und unter Kontrolle bringen soll, um eine Phase einzuleiten, die als Umwandlung und Übergang zu neuen Systemen erscheint; muß allerdings zu seinem Bedauern feststellen, daß der Fortschritt auf dem Gebiet der Harmonisierung hinter dem Tempo der Liberalisierung zurückbleibt, und fordert die Kommission und den Rat auf, den Harmonisierungsprozeß zu beschleunigen;
- 10. ist im übrigen der Ansicht, daß die Liberalisierung in einer Weise erfolgen muß, daß die Marktkräfte und -strukturen die Möglichkeit haben, Schritt zu halten und sich den neuen Anforderungen anzupassen, ohne drastische Einbrüche oder die Gefahr unannehmbarer Störungen heraufzubeschwören, und daß die Liberalisierung im übrigen nicht mit einer völligen Deregulierung oder Dereglementierung ohne Rücksicht auf die Gesundheit, die Sicherheit, die Mobilität, die Umwelt und die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Bürger, der Verkehrsnutzer und der Arbeitnehmer in diesem Bereich gleichgesetzt werden darf; begrüßt in diesem Zusammenhang die jüngste Initiative der Kommission im Hinblick auf die Einführung eines Krisenmechanismus im Straßengüterverkehr auf Gemeinschaftsebene;
- 11. kommt folglich zu dem Schluß, daß die Gemeinschaftsvorschriften über die Freizügigkeit, den Marktzugang und die Dienstleistungen im Verkehrswesen im gesamten Gemeinschaftsgebiet

und mit Geltung für alle Bürger – selbstverständlich gestützt auf die Bestimmungen des EWG-Vertrags – mit gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Vermeidung einer unannehmbaren Wettbewerbsverzerrung einhergehen müssen, und zwar im Wege einer Harmonisierung der nationalen Verwaltungsbestimmungen auf dem Markt (Gesetze und Verwaltungspraktiken), der realen Kosten (vor allem der Sozial- und Steuerabgaben), die zu unterschiedlich sind, und der in den einzelnen Mitgliedstaaten für berechtigt gehaltenen Subventionen (zur Sicherung des öffentlichen Dienstes oder des regionalen Ausgleichs);

12. ist überzeugt davon, daß die Einführung eines einheitlichen Verkehrsmarktes die Modernisierung der Verkehrsmittel, -techniken, -anlagen und -ausrüstungen bewirken und somit ein wesentlich leistungsfähigeres Verkehrssystem schaffen kann; zugleich kann ein solcher integrierter Markt unter Berücksichtigung der neuen Größenordnungen das Wirtschaftswachstum und seine sozialen Vorteile fördern und die Wettbewerbslage der Gemeinschaft auf der Weltszene stärken; zusätzlich zur Erreichung dieser Ziele ist es erforderlich, daß die gemeinsame Verkehrspolitik einen Ausgleich zwischen den Verkehrssystemen der einzelnen geographischen und wirtschaftlichen Gebiete der Gemeinschaft und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern schafft;

Inhalt der gemeinsamen Verkehrspolitik

13. glaubt fest daran, daß die im Verkehrsbereich bis 1993 maßgeblichen Leitlinien der Gemeinschaftstätigkeiten logischerweise auf den Grundprinzipien, wie sie in den obigen Ziffern dargestellt sind, basieren; auch sollte jede spezifische gemeinsame Aktion ein Ausdruck der genannten Haltung sein;
14. hält es jedoch für wünschenswert, daß die Politik bezüglich des Verkehrs auf Gemeinschaftsebene nicht auf diese Grundsätze beschränkt bleibt, sondern weitergeht und außerdem entschieden global und zukunftsorientiert ist, wobei sie die Entwicklung der politischen Verhältnisse in Europa berücksichtigt;
15. ist der festen Überzeugung, daß eine gemeinsame Verkehrspolitik, die auf den Inhalt der Einheitlichen Akte abgestimmt ist, über die Prinzipien des Marktes hinaus den sozialen und ökologischen Erfordernissen Rechnung tragen und strategische Entscheidungskriterien entwickeln muß, die zu einer Verbesserung des Umfelds für die verschiedenen sozialen Gruppen (insbesondere die Arbeitnehmer im Verkehrsbereich) und die Bewohner der benachteiligten Regionen beitragen;
16. weist darauf hin, daß die jüngsten Entwicklungen im Verkehrswesen wie die Inbetriebnahme von Schnellzügen eine vermehrte Auswahlmöglichkeit für die Benutzer bedeuten, in diesem Fall zwischen Schiene und Flugzeug beim Passagierverkehr über mittlere Strecken, und empfiehlt einen verstärkten Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern auf

der Grundlage fairer Tarif- und Dienstleistungsbedingungen;

17. warnt vor den Gefahren, die eine Zunahme des Wettbewerbs und damit das Anwachsen des Verkehrsvolumens für die Umwelt mit sich bringen kann und spricht sich dafür aus, bei den Grundsatzentscheidungen für die Verwirklichung einer gemeinsamen Verkehrspolitik einen umweltbewußteren Ansatz zu verfolgen, insbesondere durch eine Steigerung der Attraktivität weniger umweltschädlicher Beförderungsarten;

Betreffend die vorrangigen Aufgaben

18. empfiehlt einerseits die konsequente Förderung eines wesentlich wirksameren und leistungsfähigeren Funktionierens des Verkehrsmarkts, im Sinne einer Optimierung der Qualität der Dienstleistungen hinsichtlich ihrer Schnelligkeit, Häufigkeit und ihres Komforts, und zum anderen gleichzeitig die Entwicklung horizontaler Politiken mit dem Ziel, die schädlichen Auswirkungen dieser Dienstleistungen auf die Gesundheit, Sicherheit, Mobilität und Umwelt der Bürger sowie hinsichtlich des Energieverbrauchs zu verringern; fordert die Verantwortlichen auf, sich an einer soziologischen und psychologischen Untersuchung über die Situation und die Bedürfnisse der Menschen, die von unseren heutigen Verkehrsstrukturen stark benachteiligt sind, zu beteiligen;
19. bemerkt, daß diese horizontalen Politiken nicht einschränkend ausgelegt werden dürfen, sondern vielmehr bei der Konzipierung, der Vorbereitung und Ausführung der Gemeinschaftsaktionen eine herausragende Rolle spielen müssen; protestiert in diesem Sinne energisch gegen den Beschluß des Rates, Maßnahmen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit aus diesen Tätigkeitsbereichen auszuklammern, die keine direkten Auswirkungen auf die Vereinheitlichung des Verkehrsmarkts haben; dieser Beschluß ist angesichts der hohen Zahl an Toten und Verletzten auf unseren Straßen in keiner Weise zu rechtfertigen und steht in krassem Widerspruch zur früheren Haltung des Rates in dieser Frage, wie auch die Ausrufung des Jahres 1986 als Jahr der Straßenverkehrssicherheit deutlich macht; richtet daher einen dringenden Appell an die dänische, die deutsche und die britische Regierung, ihren Standpunkt zu überprüfen;
20. hält es aus Umweltschutzgründen für dringend notwendig, die Geschwindigkeit auf Autobahnen zu begrenzen;
21. mißt der Schaffung eines integrierten Verbunds moderner und aufeinander abgestimmter Verkehrsinfrastrukturnetze auf europäischer Ebene größte Bedeutung bei, der folgendes ermöglichen mußte:
 - die Einbeziehung der peripheren und abgeschnittenen Regionen sowie die verkehrstechnische Erschließung der benachteiligten oder in der Umstellung begriffenen Regionen,

- die Schaffung von großangelegten und aufwendigen Infrastrukturen, wie neue Eisenbahntrassen, die für den Personenverkehr mit Hochgeschwindigkeitszügen gedacht sind, wie auch für die Beförderung von Waren durch Europa, wie Autobahnen und Eisenbahnverbindungen (für Regionen, die zur Zeit wegen ihrer geographischen Lage benachteiligt sind), Binnenschiffsfahrtswege (Bau, Eintiefung und/oder Verbreiterung von Kanälen), neue feste Verbindungen (Tunnel, Brücken und sonstige Bauwerke), Flughafen- und Hafeneinrichtungen und Hafenterminals für die Weiterleitung von Erdgas oder Erdölzeugnissen durch Ölleitungen in der Gemeinschaft und von der EG aus nach Produktionszentren, unter anderem in Afrika,
 - die Beseitigung von Engpässen auf den wichtigsten europäischen Eisenbahnstrecken, Straßenabschnitten und Schiffsahrtswegen, einschließlich der neuralgischen Punkte an den Binnengrenzen der Gemeinschaft und auf den wichtigsten Transitstrecken des Gemeinschaftsverkehrs durch Drittländer sowie bei der Kontrolle des Flugverkehrs;
22. befürwortet die Ausarbeitung eines europäischen Strukturplans Verkehr und Transport, in dem mittelfristig die Pläne auf dem Gebiet der Infrastruktur für die Haupttransportwege in der Gemeinschaft festgelegt werden;
23. spricht sich dafür aus, daß in diesem Strukturplan der Binnenschifffahrt und den Eisenbahnverbindungen viel Platz eingeräumt wird, daß man also sauberen und sicheren Verkehrsträgern Vorrang gewährt;
24. mahnt den Rat erneut, unverzüglich die einschlägige Rechtsgrundlage (eine Verordnung) vorzusehen, um die Gemeinschaft mit dem unerläßlichen Instrument (ein Fonds) für eine angemessene finanzielle Unterstützung für Verkehrsinfrastrukturprojekte von gemeinschaftlichem Interesse auszustatten; hält das gegenwärtige Verfahren der auf einer Ad-hoc-Grundlage gewährten Gemeinschaftshilfe für völlig unzureichend, da die tatsächlichen Gemeinschaftsprioritäten dabei nicht berücksichtigt werden und hier unausweichlich nach dem Gießkannenprinzip vorgegangen wird, was wirkungslos ist und zu einer bedauerlichen Vergeudung von Mitteln führt, die ohnehin bereits, gemessen an dem tatsächlichen Bedarf einer dieses Namens würdigen Politik, zu knapp sind; hält es überdies für unerläßlich, daß mittelfristige Mehrjahresprogramme vorliegen, die in Konzeption und Prioritäten von echtem Gemeinschaftsgeist zeugen und eine optimale Verwendung der gemeinschaftlichen, staatlichen, regionalen und lokalen Mittel zu diesem Zweck gewährleisten und dabei den privaten Kapitalmarkt anregen, zur Finanzierung der Lücken in den einzelnen Netzen (wo es an öffentlichen Mitteln fehlt) nach vorweg gemeinsam vereinbarten Kriterien und Normen beizutragen; betont in diesem Zusammenhang, daß Investitionen infrastrukturellen Zuschnitts Arbeitsplätze schaffen, mehr oder weniger weitreichende makroökonomische Auswirkungen haben, mehrere Industriebranchen fördern und sehr häufig der Erforschung und Entwicklung neuer Methoden und Technologien zugute kommen;
25. fordert nachdrücklich, daß die Gemeinschaft entschlossen den Weg für eine erhebliche Stärkung der Rolle des kombinierten Verkehrs beim Warenverkehr in Europa ebnet, der gegenwärtig weniger als 4 Prozent des internationalen Verkehrs ausmacht; hält eine dynamische Politik angesichts der Phänomene einer zunehmenden Sättigung des Straßennetzes, des immer gefährlicher werdenden Straßenverkehrs, der Umweltschädigung und der Energievergeudung für dringend notwendig, wobei diese Politik sehr rasch in konkrete Maßnahmen umgesetzt werden sollte mit dem Ziel:
- der Kompatibilität und der Standardisierung der Beladungseinheiten (Container, Paletten, Transportbehälter...),
 - einer Entwicklung wirksamer Techniken zur Beladung mit Verkehrsmodulen,
 - der Schaffung zufriedenstellender Eisenbahn- und Hafenterminals, die die erforderlichen Umschlaganlagen aufweisen,
 - der Erhöhung der Zuverlässigkeit, der Leistungsfähigkeit und der Senkung der Beförderungsdauer,
 - der spürbaren Verbesserung der Eisenbahn- und Binnenschiffsfahrtsnetze,
 - des Ausbaus eines europäischen Netzes von intermodalen Verkehrszentren,
 - die Untersuchung des geschätzten Flächenverbrauchs für die zusätzlich benötigten Umladeplätze,
- regt ferner Straße, Schiene und Binnenwasserstraße zu einer aktiven Zusammenarbeit an, in dem Sinne, daß eine Rivalität aufgegeben wird, die zu Konfrontationen führen könnten, bei denen nicht nur die betreffenden Kreise und Benutzer die Leidtragenden sein können, sondern die gesamte Bevölkerung; weist schließlich darauf hin, daß ein stärker geförderter intermodaler Verkehr zweifellos zur Lösung der Probleme des gemeinschaftlichen Transits über Österreich, die Schweiz und Jugoslawien sowie der Probleme in Verbindung mit dem Anwachsen des Handelsverkehrs nach den Ländern Osteuropas führen könnte;
26. stellt fest, daß der Bahnverkehr und die Binnenschifffahrt einen größeren Anteil am Transport bekommen sollten, und fordert die Kommission und den Rat dringend auf, ihre Politik unermüdlich auf dieses Ziel auszurichten;
- Betreffend den auswärtigen Bereich
27. hält es für völlig selbstverständlich, daß in dem Maße, wie die gemeinsame Verkehrspolitik Gestalt annimmt, der Bedarf einer gemeinsamen Haltung auf der Ebene der Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den Drittländern spürbar

wird; plädiert daher für die Festlegung einer diesbezüglichen Außenpolitik auf der Grundlage der elementaren Grundsätze der Konzertierung, Zusammenarbeit und Koordinierung, aber auch der Nichtdiskriminierung und Gegenseitigkeit, um zu vermeiden, daß die außerhalb der Gemeinschaft niedergelassenen Verkehrsunternehmen die Vorteile des großen liberalisierten Marktes nutzen, ohne gegenüber den auf ihrem Boden operierenden Gemeinschaftsunternehmen eine Gegenleistung zu erbringen;

28. befürwortet grundsätzlich eine allmähliche Umwandlung der bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern in Gemeinschafts- und multilaterale Übereinkommen, die die Gemeinschaft unterzeichnen sollte; vor diesem Beschluß muß allerdings erst Übereinstimmung zwischen der Kommission, dem Rat und dem Parlament – in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten – über den Inhalt der Hauptpunkte der externen Verkehrspolitik der Gemeinschaft bestehen;
29. befürwortet ebenfalls eine Differenzierung der Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern nach der spezifischen Lage bezüglich der Geographie, der Wirtschaft und anderer Faktoren dieser Länder und ihrer Beziehungen zur Gemeinschaft; empfiehlt daher intensivere gutnachbarliche Beziehungen auf der Grundlage der Gleichwertigkeit mit den EFTA-Mitgliedstaaten (im Rahmen des derzeit verhandelten Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum), den anderen europäischen Ländern und den assoziierten Ländern und die Einführung von Verkehrsklauseln in die internationalen Übereinkommen zwischen der Gemeinschaft und anderen Ländergruppen wie den industrialisierten Ländern und den Entwicklungsländern, wobei den ärmsten Entwicklungsländern eine Meistbegünstigung seitens der Gemeinschaft zu gewähren ist, und zwar insbesondere den AKP-Ländern im Rahmen des Lomé-IV-Abkommens; bekräftigt, daß die obenerwähnten Zielsetzungen für eine gemeinsame Verkehrspolitik im Rahmen des Möglichen schrittweise auf den gesamten europäischen Kontinent ausgedehnt werden sollten;

Betreffend neue Herausforderungen

30. ist der Auffassung, daß eine zukunftsorientierte gemeinsame Verkehrspolitik sich den Herausforderungen stellen können muß, die heute schon Konturen annehmen bzw. von Tag zu Tag akuter werden, und daß sie ein Gleichgewicht zwischen den internen Bedürfnissen des Verkehrs und den Geboten des Umweltschutzes sowie des Kampfes gegen die Überlastung der Verkehrsnetze herstellen muß;
31. ist der Auffassung, daß die Umwälzungen in Mittel- und Osteuropa auch das Augenmerk der betreffenden Organe verdienen und daß bereits heute ernsthafte Anstrengungen unternommen werden müssen, um die wahrscheinlichen Auswirkungen dieser Entwicklung auf den Verkehrssektor in den Griff zu bekommen, d. h. eine beträchtliche Erhöhung des Ost-West-Verkehrs und des Bedarfs an Verkehrsdienstleistungseinrichtungen sowie der daraus entstehenden infrastrukturellen Anforderungen; betont in diesem Zusammenhang die Wichtigkeit vorbereitender Arbeiten und Analysen, von Sondierungsverhandlungen in einem konstruktiven, aber nicht sorglosen Geist;
32. ist der Überzeugung, daß die spektakuläre technologische Expansion unerhörte Chancen im Sinne eines wesentlich rationelleren und leistungsfähigeren Verkehrssystems bietet, befürchtet jedoch, daß die bisherigen Anstrengungen im Bereich der Forschung, Erprobung und Entwicklung sowie auf der Ebene der gemeinschaftsweiten Koordinierung in keiner Weise ausreichen; fordert dementsprechend alle Verantwortlichen auf, Ressourcen und Mittel erheblich aufzustocken und vor allem mehr Willen zur Zusammenarbeit und Abstimmung an den Tag zu legen, was besonders für die Bereiche Eisenbahn- und Flugpassagierverkehr, multimodaler Warenverkehr, elektronik-, informatik- oder telematikgestützte Verkehrssysteme sowie Telekommunikationen gilt; verweist in diesem Zusammenhang auf die Notwendigkeit, ein zweites EURET-Programm auszuarbeiten, das vollständiger ist als das erste und eine höhere finanzielle Deckung besitzt, um dem wachsenden Bedarf nach Forschungsarbeiten der Gemeinschaft im Verkehrssektor gerecht zu werden;
33. warnt vor den zunehmenden Gefahren, die sich durch die Sättigung und Überlastung immer umfangreicher Teile des Straßennetzes (vor allem im Stadtbereich) und des Flugraums ergeben; ist der festen Überzeugung, daß die Entwicklung von alternativen und originellen Formen der Verkehrskonzipierung und -verwaltung mit größter Dringlichkeit betrieben werden muß, und daß ferner die Rolle der bereits existierenden Alternativkonzepte und deren Zusammenwirken zu verstärken ist, um Lebensumfeld und Lebensbedingungen unserer gesamten Bevölkerungen zu erhalten, und zwar insbesondere durch eine Verringerung der Schadstoffemissionen;
34. hält die Lage in den Stadtzentren für besonders gravierend: insbesondere betreffend die Verkehrsüberlastung, die sich daraus ergebenden Umweltprobleme, den Zerfall der Kulturdenkmäler und die sich verschlechternden Lebensbedingungen der Bürger; hält in diesem Zusammenhang eine Politik der modalen Integration in die städtischen Nahverkehrssysteme sowie eine Studie über die Möglichkeit der Übernahme der externen Kosten des Systems (insbesondere der Kosten für den Umweltschutz) durch eine angemessene Steuerpolitik für dringlich;
35. fordert die Kommission auf, möglichst rasch die finanziellen Auswirkungen der zur Bewältigung dieser Aufgaben unerläßlichen Maßnahmen zu prüfen, d. h. die im Rahmen der gemeinschaft-

lichen Mehrjahresprogramme vorzusehenden Beträge und Finanzierungsmittel;

Entwurf einer Zwischenbilanz

36. nimmt unter Berücksichtigung der Einführung des großen einheitlichen Marktes mit Genugtuung die vor allem seit 1985 bis 1986 in den folgenden Bereichen zu verzeichnenden Fortschritte zur Kenntnis:

Straßengüterverkehr

- ab 1. Juli 1990 Einführung einer Übergangsmarktregelung, wonach mengenmäßige Beschränkungen schrittweise durch die regelmäßige Erhöhung der Gemeinschaftsgenehmigungen abgeschafft werden, so daß die endgültige Regelung, die sich ausschließlich auf qualitative Kriterien (Ausbildung, Liquidität und Zuverlässigkeit) gründet und die Zulassung von Gebietsfremden zum nationalen Verkehr (Kabotage) gewährleistet, ab 31. Dezember 1992 in Kraft treten kann
- die Harmonisierung der meisten technischen Merkmale sowie der Gewichte und Abmessungen der Handelsfahrzeuge
- die gegenseitige Anerkennung der nationalen Ausbildungs- und Befähigungsnachweise
- gemeinschaftliche Regelung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer (obwohl die derzeit geltende Regelung in Kürze überprüft wird)
- das erleichterte Überqueren der Binnengrenzen der Gemeinschaft;

Binnenschifffahrt

- die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente
- die technischen Vorschriften für die Schiffe
- die Sanierung des Marktes durch eine Regelung über den Abbau des strukturellen Schiffsraumüberhangs;

Eisenbahnverkehr

- Vereinheitlichung der Jahresrechnungen der Eisenbahngesellschaften
- Harmonisierung der Regeln über die finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Staaten
- eine Empfehlung zur Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Eisenbahnunternehmen;

Zivilluftfahrt

- ein erstes Maßnahmenpaket vom Dezember 1987 betreffend Tarife, Kapazität, Marktzugang und Anwendung von Wettbewerbsbestimmungen;

Seeverkehr

- das erste Maßnahmenbündel von 1986 betreffend den Marktzugang, freien Dienstleistungsverkehr, die Anwendung von Wettbewerbsregeln, den Schutz vor unlauteren Preisbildungspraktiken bestimmter ausländischer Flotten;

37. stellt jedoch fest, daß der Rat noch über eine ganze Reihe von Maßnahmen und gemeinsamen Regeln befinden muß, soll der große Binnenmarkt bis zu dem schicksalhaften Termin vom 1. Januar 1993 Wirklichkeit werden, Maßnahmen, die folgendes betreffen:

- den freien Marktzugang
- die Kabotagefreiheit
- die Abschaffung von nationalen Gesetzen, Regelungen und Praktiken, die protektionistisch wirken oder nichttarifäre Hemmnisse gegenüber dem innergemeinschaftlichen freien Wettbewerb und freien Verkehr bilden
- die vollständige Beseitigung der Formalitäten und Kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft
- den Abbau nationaler Bestimmungen, die eine Verzerrung des intermodalen Wettbewerbs bewirken
- die Vollendung der Harmonisierung der technischen Vorschriften
- die Steuerharmonisierung, vor allem die der Mehrwertsteuer- und Verbrauchsteuersätze auf Mineralöle, sowie die Einführung eines gemeinsamen Systems der Weitergabe der Verkehrsinfrastrukturkosten an die Benutzer
- die Verringerung des Gefälles der Sozialkosten
- die gegenseitige Anerkennung von nationalen Diplomen, Patenten und Befähigungsnachweisen und Aufstellung gemeinsamer Regeln für die Berufsausbildung
- die Transparenz der berechtigten staatlichen Beihilfen
- die Einführung eines Krisenmechanismus
- ein einheitliches System betreffend die Auflagen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Aufgaben des öffentlichen Dienstes
- ein kohärenter Plan zur Entwicklung des Schienenverkehrs in der Gemeinschaft
- die Schaffung eines integrierten europaweiten Netzes der Bedienung mit technisch kompatiblen Hochgeschwindigkeitszügen
- Verbesserung der Infrastrukturen betreffend die Binnenschifffahrt, die Schleusen in Frankreich und auch die Errichtung einer neuen Infrastruktur (Rhein-Rhône- und Rhein-Donau-Kanal);

38. ist ebenfalls der Auffassung, daß das Ziel eines einheitlichen Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschifffahrtsverkehrsmarktes eingedenk der zurückgelegten Stationen, der verabschiedeten gemeinsamen Maßnahmen und vorgelegten Vorschläge

- innerhalb der vorgesehenen Frist erreicht werden kann, doch nur dann, wenn der Rat bei der Anwendung der von der Kommission vorgeschlagenen und von ihm genehmigten Gemeinschaftsbestimmungen mit Fleiß und etwas mehr Energie vorgeht;
39. befürchtet jedoch leider, daß die Vollendung des Binnenmarkts im Luft- und Seeverkehr derart viele zusätzliche Maßnahmen erfordert – vor allem was die Wettbewerbsregeln, den Marktzugang und die Dienstleistungen anbetrifft –, daß ihre Annahme bis 1993 nicht möglich ist; weist im übrigen darauf hin, daß folgendes noch entschieden werden muß:
- Funktionieren der Luftfrachtverkehrsdienste;
 - Verlängerung einer Reihe von Freistellungen je Kategorie von den Wettbewerbsbestimmungen, Harmonisierung der Bestimmungen über die Flugzeit, die Zuweisung von Zeitnischen, die Normen für die Flugtauglichkeit der Geräte, die rechnergestützten Buchungssysteme, den interregionalen Flugverkehr, die Aufhebung der bilateralen Abkommen und die Ausweitung der fünften Freiheit und der Zuständigkeiten von EUROCONTROL im Flugverkehrssektor;
 - die Freistellung von den Wettbewerbsregeln für Schifffahrtskonsortien und die Verstärkung der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Reeder sowie die Einführung eines europäischen Schiffsregisters; erinnert daran, daß die gemeinschaftliche Seeschifffahrt sich in einer beunruhigenden Dauerkrise befindet, und vertritt die Auffassung, daß sie für die wirtschaftliche Unabhängigkeit der Gemeinschaft lebenswichtig ist, da mehr als 90 Prozent des Handels mit Drittländern auf dem Wasserwege abgewickelt werden, und daß daher ein gemeinsames System zur Senkung der Betriebskosten eingeführt werden muß, welches es den in der Gemeinschaft niedergelassenen Reedern ermöglicht, das für ihre Arbeit unerläßliche Maß an Wettbewerbsfähigkeit wiederzuerlangen;
40. ist davon überzeugt, daß die Verwirklichung dieses Ziels eines großen Binnenmarktes nicht ein Ziel per se ist, sondern daß vielmehr die Entwicklung einer gemeinsamen abgestimmten und ausgewogenen Verkehrspolitik eine ganze Reihe zusätzlicher Bemühungen erfordert, die im wesentlichen oben skizziert wurden;
41. befürwortet eine Änderung des EWG-Vertrags dahin gehend, daß auf dem Gebiet des Verkehrs wie in anderen Bereichen allgemein auf das Verfahren der Mitentscheidung zurückgegriffen wird;
42. bemerkt in diesem Zusammenhang, daß sein Ausschuß für Verkehr und Fremdenverkehr beabsichtigt, eine Reihe spezifischer Fragen, die gemeinsame Maßnahmen erfordern, gründlich zu prüfen und darüber Berichte zu erstellen, um ihm konkrete Empfehlungen über folgende Themen vorlegen zu können:
- Verkehrssicherheit
 - Verkehr und Umwelt
 - Verkehr und Regionalentwicklung
 - Soziale Dimension im Verkehr
 - steuerliche Maßnahmen im Bereich des Verkehrs
 - Energieverbrauch im Verkehrssektor
 - intermodaler Verkehr
 - Stadtverkehr
 - Flugsicherung
 - Binnenschifffahrt
 - Beziehungen zu den EFTA-Ländern
 - Beziehungen zu den COMECON-Ländern
 - Beziehungen zu den Ländern des Mittelmeerraums
 - Beziehungen zu anderen Drittländern
 - Fremdenverkehr
 - Verkehr und das Jahr 2000;
43. fordert die Regierungen der Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, zwischenzeitlich keinesfalls nationale Maßnahmen zu treffen, die mit einer Konsolidierung des Verkehrsbinnenmarkts unvereinbar wären;
44. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschlie-ßung und den Bericht dem Rat, der Kommission, den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten, den EFTA-Staaten, den mittel- und osteuropäischen Staaten sowie den AKP-Staaten zu übermitteln.

Anlage

Europäische Gemeinschaften

EUROPÄISCHES PARLAMENT

SITZUNGSDOKUMENTE

BERICHT

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

über die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes

Berichterstatter: Herr Rui AMARAL

INHALT

	Seite
Geschäftsordnungsseite	8
A. ENTSCHEIDUNGSANTRAG	9
B. BEGRÜNDUNG	9
Anlage I Übersicht	11
Anlage II Maßnahmen im Anschluß an das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 22. Mai 1985	14
Anlage III–V Entschließungsanträge Dok. B3-488/89, B3-491/89, B3-613/89.	16

Mit Schreiben vom 23. Januar 1990 beantragte der Ausschuß für Verkehr und Fremdenverkehr die Genehmigung zur Ausarbeitung eines Berichts über die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes.

In der Sitzung vom 2. April 1990 gab der Präsident des Europäischen Parlaments bekannt, daß der Ausschuß die Genehmigung zur Ausarbeitung eines Berichts über dieses Thema erhalten hat.

Der Ausschuß für Verkehr und Fremdenverkehr hatte in der Sitzung vom 21. Dezember 1989 Herrn Amaral als Berichterstatter benannt.

In seinen Sitzungen vom 21. Dezember 1989 und 24. Januar 1990 beschloß der Ausschuß für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende an ihn überwiesene Entschließungsanträge in den Bericht einzubeziehen:

- Entschließungsantrag von Herrn Vandemeulebroucke zur Unvereinbarkeit der geplanten Straßenbenutzungsgebühr in der Bundesrepublik Deutschland mit der Schaffung eines gemeinschaftlichen Verkehrsmarktes (Dok. B3-488/89);
- Entschließungsantrag von Herrn de Donnea zu einer gemeinsamen Sicherheitspolitik für Häfen

und Flughäfen (Dok. B3-491/89) (mitberatend: Rechtsausschuß);

- Entschließungsantrag von Frau Muscardini zur Anpassung der Rechtsvorschriften im Güterverkehrssektor (Dok. B3-613/89) (mitberatend: Ausschuß für Wirtschaft).

In seinen Sitzungen vom 25. April, 29. Mai und 7. November 1990 prüfte der Ausschuß den Berichtsentwurf.

In der letztgenannten Sitzung nahm er den Entschließungsantrag mit 20 Stimmen bei 4 Enthaltungen an.

An der Abstimmung beteiligten sich: die Abgeordneten Topmann, amtierender Vorsitzender; N. Christensen, stellvertretender Vorsitzender; Amaral, Berichterstatter; von Alemann, Braun-Moser (in Vertretung des Abg. Bonetti), Denys, Fantini, Joanny, Lüttge, McIntosh, Müller, de Piccoli (in Vertretung des Abg. Porrazzini), Randzio-Plath (in Vertretung des Abg. Iacono), Romera i Alcazar, Sapena Granell, Sarlis, Schodruch, B. Simpson, Stamoulis, Stewart, Tauran, Visser, van der Waal und Wijsenbeek.

Die mitberatenden Ausschüsse haben beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben.

Der Bericht wurde am 14. November 1990 eingereicht.

Die Frist für die Einreichung von Änderungsanträgen wird im Entwurf der Tagesordnung für die Tagung angegeben, auf der der Bericht geprüft wird.

A. ENTSCHEIDUNGSANTRAG

zur Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Hinblick auf die Vervollendung des Binnenmarktes*)

B. BEGRÜNDUNG

EINLEITUNG

1. Für die bei der Ausarbeitung dieses Berichts zugrunde gelegten Leitlinien war die Untersuchung ähnlicher Berichte, die in früheren Jahren vom Europäischen Parlament angenommen wurden, insbesondere die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. September 1986 zur Liberalisierung und Harmonisierung im Verkehrssektor¹⁾ von großem Nutzen.

Verkehr und Binnenmarkt

2. Wir stehen rund zwei Jahre vor dem Termin für die Vervollendung des Binnenmarkts, und der Einstieg in das umfassende Thema der gemeinsamen Verkehrspolitik zum jetzigen Zeitpunkt muß eben mit dem Begriff des Binnenmarktes beginnen, zumal der Verkehrssektor einen wesentlichen Bestandteil des Binnenmarktes darstellt. Bekanntlich war die Frage des Binnenmarktes im Verkehrssektor bis vor kurzem inhaltlich nicht ganz unumstritten, und insbesondere die Fragen der Kabotage führten zu grundlegenden Meinungsverschiedenheiten.

Hierzu findet sich in der Übersicht²⁾ eine Analyse des Binnenmarktes und der entsprechenden Anwendung im Verkehrssektor sowie die Rechtsgrundlage (im wesentlichen der EWG-Vertrag und die Urteile des Gerichtshofs) sowie eine Übersicht über die politischen Positionen, die der Rat, die Kommission und das Europäische Parlament jeweils vertreten haben.

Der Berichterstatter vertritt folgenden Standpunkt:

- (i) erstens kann der Verkehr 1993 keine Ausnahme von der Regel des Binnenmarktes darstellen,
- (ii) zweitens ist der Begriff des Verkehrsbinnenmarktes umfassend, d. h. er ist nicht vereinbar mit der Vorstellung, es könne reservierte einzelstaatliche oder verschiedene Märkte geben – ein einziger (also kombinierter) Binnenmarkt im Verkehr.

*) Vom Europäischen Parlament unverändert angenommen, siehe S. 1–7.

¹⁾ ABl. Nr. C 255 vom 13. Oktober 1986, S. 227 (Dok. A2-96/86, ausgearbeitet von Herrn Anastossopoulos im Namen des Verkehrsausschusses).

²⁾ Anlage I.

Der Gedanke des Binnenmarktes entspricht einem einzigen Binnenmarkt und nicht zwölf innerstaatlichen Märkten: Der innerstaatliche Markt jedes Mitgliedstaats ist zugleich ein Teil des Binnenmarkts der Zwölf, weshalb die Kabotage unbeschadet etwaiger befristeter Ausnahmeregelungen einen wesentlichen Bestandteil des Binnenmarkt-begriffs darstellt, denn anderenfalls könnte man nicht von der Existenz eines Binnenmarktes sprechen.

Das Gebot der Liberalisierung

3. Eine weitere Frage, die sich in dieser Hinsicht stellt, hängt mit dem Begriff der Liberalisierung des Marktes zusammen. Ich glaube sagen zu können, daß der Bericht in diesem Bereich nichts Neues bringt, da er sich auf die Übernahme einer Reihe von Begriffen beschränkt, die der Ausschuß für Verkehr und Fremdenverkehr mehrmals mit großer Klarheit zum Ausdruck gebracht hat. Hinsichtlich der Liberalisierung muß jedoch betont werden, daß die Märkte der verschiedenen Verkehrssektoren unterschiedliche Ziele haben und unterschiedlich organisiert sind. Ein Beispiel: Straßengüter- und Schienenverkehr haben jeweils unterschiedliche Traditionen und infrastrukturelle Beschränkungen, so daß sie nicht genau gleichbehandelt werden können und die gesetzgeberischen Maßnahmen, die zur Sicherstellung des Wettbewerbs zu treffen sind, diversifiziert werden müssen.

Die Liberalisierung darf nicht zum Schaden der Verkehrsnutzer und Verbraucher erfolgen, und wenn ihre Daseinsberechtigung in einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswesens liegt, dann wäre es unannehmbar, wenn ein Liberalisierungsprozeß das Gegenteil dieses Ziels bewirkte. In diesem Sinne müssen Schutzmaßnahmen für bestimmte Sektoren getroffen werden, in denen die herkömmliche Monopol- oder Oligopolstruktur keine ausreichende Gewähr dafür bietet, daß der Liberalisierungsprozeß den Verbrauchern und dem Gemeinwesen selbst Vorteile bringt.

4. Hinzu kommt, daß die Liberalisierung auch auf natürliche Grenzen stößt, zu denen Fragen der Volksgesundheit und der Umwelt zählen, oder auch Sicherheitserwägungen, die mit der Leistungsfähigkeit des Verkehrswesens selbst verknüpft sind, Fragen des Verbraucherschutzes und schließlich Krisensituationen, die sich vorübergehend aus der Anwendung des Liberalisierungsgedankens ergeben können.

Notwendigkeit einer gleichzeitigen Harmonisierung

5. Der Liberalisierungsprozeß muß unbedingt von einer Mindestharmonisierung begleitet werden, denn es ist nicht möglich, einen Wettbewerb ohne Verzerrungen zwischen Unternehmen und unterschiedlichen Verkehrsträgern herzustellen, wenn den Hauptkostenfaktoren der Unternehmen nicht eine ähnliche Behandlung zuteil wird.

6. Dieser Harmonisierungsprozeß ist nicht einfach, und der Berichterstatter meint, daß die Kommission der Europäischen Gemeinschaften diesen Harmonisierungsprozeß nicht mit der gleichen Effektivität begleitet hat, mit der sie im Bereich der Liberalisierung Initiativen ergreift. In bestimmten Fällen und bestimmten Verkehrssektoren ist es erforderlich, die Kosten- und Finanzierungsstruktur von Unternehmen von staatlicher Seite transparent zu machen. Ein Beispiel: Wie kann man von Wettbewerb im Schienenverkehr sprechen, solange es 12 nationale staatliche Unternehmen mit jeweils völlig unterschiedlichem Finanzgebaren, insbesondere bei den Kosten für die Nutzung der Eisenbahninfrastrukturen, gibt?
7. Fortschritte auf dem Wege der Liberalisierung ohne Fortschritte bei der Harmonisierung sind wie Zirkusakrobatik ohne Netz. Der Berichterstatter tritt jedoch nicht für eine vorherige, sondern für eine begleitende und gleichzeitige Harmonisierung ein, so daß Liberalisierung und Harmonisierung die beiden Schalen einer Waage bilden.

Das europäische Modell strebt keine Gleichmacherei an, und einer der Vorzüge des europäischen Aufbaus liegt in der Beibehaltung von Unterschieden in den Gesellschaftsformen, die aus den verschiedenen Kulturen und Mentalitäten hervorgegangen sind, weshalb in diesem Bereich lediglich eine Mindestharmonisierung angestrebt wird, die zur Gewährleistung eines lauterer Wettbewerbs zwischen den Unternehmen des Verkehrssektors unbedingt notwendig ist. Diese Harmonisierung muß insbesondere die gesamten Sozialkosten (und nicht nur die Lohnkosten), die ökologischen Kosten sowie die direkten und indirekten Steuern erfassen.

8. Der Binnenmarkt besitzt einen zusätzlichen Vorteil darin, daß er dazu dienen kann, die interne Lage vieler Unternehmen zu klären, insbesondere verstaatlichter Unternehmen oder privater Monopole wie im Falle einiger Fluggesellschaften. Es ist nicht möglich, zwei Fluggesellschaften aus zwei verschiedenen Ländern miteinander konkurrieren zu lassen, wenn eine ein Privatunternehmen, das in Konkurs gehen kann, und die andere ein öffentliches Unternehmen ist, bei der in der Regel jedes Defizit von der öffentlichen Hand aufgefangen wird. Die Preisgestaltung ist bei diesen beiden Gesellschaften unterschiedlich, und für das Privatunternehmen wäre ein solcher Wettbewerb natürlich vernichtend.

Über den Wettbewerb innerhalb eines gleichen Verkehrssektors hinaus muß auch ein gesunder Wettbewerbsprozeß zwischen verschiedenen Verkehrsträger eingeleitet werden: Wer z. B. Waren zwischen Portugal und der Bundesrepublik Deutschland befördert, soll alternative Verkehrsträger (und nicht nur alternative Unternehmen) wie Straße, Schiene, Luft, See nutzen können. Dies setzt voraus, daß man untersucht, ob und wie die Eisenbahn mit dem Straßengüterverkehr konkurrieren kann, und wenn wir dafür eintreten wollen,

daß eines dieser Verkehrsmittel Vorrang genießt, dann müssen wir diese Wahl politisch mit voller Klarheit vertreten und dürfen dem Güterkraftverkehr nicht die Bedingungen zur Erlangung ausgezeichneter Ergebnisse einräumen und dem Schienenverkehr solche Bedingungen verweigern, da wir auf diese Weise verhindern würden, daß es zu einem zweckmäßigen Wettbewerb zwischen zwei alternativen Verkehrsträgern kommt.

9. Die technologische Entwicklung im Schienenverkehr führte zu den Hochgeschwindigkeitszügen, die den Wettbewerb mit dem Luftverkehr in wenigen Jahren aufnehmen können. Zu diesem Zweck müssen die Eisenbahntarife mit dem Luftverkehr konkurrieren können, d. h. die Unternehmen dieser beiden Sektoren müssen sowohl hinsichtlich der Infrastrukturen als auch der Anrechnung der Betriebskosten wettbewerbsfähig gemacht werden, da sonst ein regelrechter Betrug begangen würde.
10. Politisch gesehen ist es möglich, Entscheidungen zu treffen, die auf den Vorrang eines bestimmten Verkehrsmittels abzielen, und solche Entscheidungen müssen eindeutig sein und nicht zulassen, daß es zum Wettbewerb kommt. Der Berichterstatter ist der Auffassung, daß dies eine historische Gelegenheit ist, auf dem Wege über die Gemeinschaft einige grundlegende Probleme der Verkehrspolitik in jedem einzelnen Mitgliedstaat zu lösen. Es geht um eine heikle Aufgabe, und leider hat sich die Kommission nicht wirklich eingehend mit diesem Problem auseinandergesetzt.

Die Leitlinien in der Außenpolitik

11. Ein weiteres Kapitel der gemeinsamen Verkehrspolitik stellen die Außenbeziehungen dar. Die Binnengrenzen der Gemeinschaft werden verschwinden, aber gleichzeitig werden die Außengrenzen der Gemeinschaft gelockert, ob nach Osten oder nach Süden zu den weniger entwickelten Ländern oder zu den hochentwickelten Regionen wie Nordamerika oder dem Fernen Osten.

Es erscheint unerläßlich, die elementaren Grundsätze der Außenpolitik zu bekräftigen: Zusammenarbeit, Koordinierung, Konzertierung, Abstufung und Gegenseitigkeit. Die Entwicklung läuft auf eine multilaterale Problemlösung hinaus, d. h. die allmähliche Umwandlung bilateraler Abkommen in Abkommen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern ist unvermeidlich, auch wenn diese Übertragung von Befugnissen der Mitgliedstaaten auf die Gemeinschaft schrittweise erfolgen soll und unter Berücksichtigung der technischen Beschränkungen, denen die Kommission derzeit noch unterliegt und die sie überwinden muß.

12. Die Verkehrspolitik im Bereich der Außenbeziehungen muß auch auf die Interessen und Ziele in anderen Bereichen der Politik abgestimmt werden, insbesondere die Zusammenarbeit mit Ländern der Dritten Welt sowie den Aufbau eines europäischen Wirtschaftsraumes mit den EFTA-Staaten.

Vorrangige Aufgaben

13. Im zweiten Teil des Berichts geht es um die Prioritäten der gemeinsamen Verkehrspolitik für die kommenden zweieinhalb Jahre. Die Bilanz der erzielten Fortschritte, insbesondere seit 1985 bis 1986, ist positiv, und nach Auffassung des Berichterstatters liegt die Verantwortung für den Rückstand in der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik nicht bei der Kommission. Er beglückwünscht zugleich die Kommission und die Generaldirektion Verkehr zu ihrer Standfestigkeit gegenüber dem Ministerrat, mit der sie schrittweise eine – im übrigen eine Verpflichtung der Europäischen Gemeinschaft – gemeinsame Verkehrspolitik durchzusetzen versucht.
14. Ohne allzu weit in die Zukunft zu blicken (es geht nicht darum, den Verkehr für das Jahr 2000 zu erörtern, sondern im wesentlichen darum, die 90er Jahre ins Auge zu fassen), kann man neue Herausforderungen erkennen, die sich noch vor drei oder vier Jahren nicht so deutlich abzeichneten und die in erster Linie mit den politischen Reformen im Osten und der Entwicklung im Mittelmeerraum zu tun haben, sowie mit den sich daraus ergebenden Folgen für das Verkehrskonzept im gemeinschaftlichen Europa, das an diese Länder angrenzt. Es ist bekannt, daß die Struktur- und Infrastrukturprobleme in diesen Ländern äußerst schwerwiegend sind.

Die technologische Expansion

15. Die technologische Expansion, die sich besonders im Luft- und Bahnverkehr, aber auch in anderen Verkehrssektoren sowie im Bereich der Infrastrukturen abzeichnet, bedingt eine ganze Reihe von Reaktionen und Schwierigkeiten. Eine europäische Politik der wissenschaftlichen und technologischen Forschung im Verkehrssektor ist von grundlegender Bedeutung und stellt einen Kernbereich für die Entwicklung der künftigen europäischen Politik dar. Die wenigen bekannten Beispiele (Airbus, Ariane) sind ein guter Beweis dafür, daß es sich lohnt, gemeinsam und koordiniert vorzugehen.

Die neuen Herausforderungen

16. Der Berichterstatter möchte ferner die Frage des kombinierten Verkehrs anschneiden, die seines Erachtens eine der großen Herausforderungen der nächsten Zukunft darstellen wird. Die Nutzung des

zum jeweiligen Zeitpunkt und auf der jeweiligen Strecke leistungsfähigsten Verkehrsmittels im Güterverkehr stellt eine entscheidende Herausforderung für ein modernes und leistungsfähiges Verkehrssystem dar.

Diese Frage wird in einem Initiativbericht des Ausschusses behandelt werden, doch darf schon jetzt gesagt werden, daß die Gemeinschaftspolitik die Gründung von Unternehmen für den kombinierten Verkehr fördern sollte, zumal der kombinierte Verkehr derzeit einen geringen Anteil des Gemeinschaftsverkehrs darstellt (weniger als 5 Prozent der internationalen Verbindungen).

Die neuen Probleme

17. Der Berichterstatter möchte die Frage der Überlastung des Straßenverkehrs und die Verkehrsprobleme im Stadtbereich nicht übergehen, auch wenn diese Fragen in einem Initiativbericht behandelt werden.

Man könnte einwenden, daß sie in den Zuständigkeitsbereich des einzelnen Mitgliedstaates oder sogar der einzelnen Gemeindeverwaltung fallen. Doch ob es sich um Städte wie London, Paris, Frankfurt oder Rom handelt, es stellen sich immer die gleichen Probleme, weshalb die Gemeinschaft nicht auf den Versuch verzichten darf, gemeinsame Leitlinien festzulegen. Im übrigen ist bei solchen Problemen nicht ausschließlich eine innerstaatliche Verantwortlichkeit gegeben. Man denke z. B. nur daran, daß eine Stadt wie Paris nicht nur an dem Verkehr, der sich aus ihrer Existenz selbst ergibt, sondern auch an den Folgen ihrer Lage am Knotenpunkt zwischen Nord und Süd, Ost und West zu tragen hat, was Probleme des näheren und weiteren Fernverkehrs mit sich bringt, die auch den Verkehr in der Stadt selbst beeinflussen. Wir stehen somit hier vor einem Gemeinschaftsproblem, für das eine Lösung gefunden werden muß.

Es geht dabei im wesentlichen um Probleme, die auf das gewaltige Infrastrukturdefizit zurückzuführen sind, mit dem die verschiedenen Länder der Europäischen Gemeinschaft in den letzten Jahrzehnten zu kämpfen haben und für das eine Lösung gefunden werden muß, da anderenfalls eine völlige Überlastung im Luft-, Straßen- und Schienenverkehr droht, die zu regelrechten Blockierungen im Waren- und Personenverkehr führen könnten.

Anlage I

hang der Gemeinschaft und im Vergleich mit anderen gemeinschaftlichen Aufgabenbereichen

ÜBERSICHT**EINLEITUNG**

- Ziel und Konzept des Berichts
- statistische Illustration der Bedeutung des Verkehrssektors im ökonomischen Gesamtzusammen-

ERSTER TEIL: INHALTLICHE GESTALTUNG

- I. **Das Konzept des einheitlichen Binnenmarktes und seiner Anwendung auf den Verkehrsbereich**

A. Allgemeines Konzept

Definition, Ziele und Zeitplanung

- Unter dem Begriff des Binnenmarktes verstehen die Väter des EWG-Vertrags und seiner auf der Grundlage der Einheitlichen Europäischen Akte revidierten Fassung die Schaffung eines Raums ohne Hemmnisse und Barrieren auf dem Gebiet aller zwölf Mitgliedstaaten, in dem ein freier Verkehr von Personen, Waren, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist. Siehe auch das Weißbuch der Kommission von 1985 und die Beschlüsse des Mailänder Gipfels von 1985 zum Binnenmarkt

– Datum: 1. Januar 1993.

B. seine Anwendung auf den Verkehrsbereich**(i) Grundprinzip**

Der Verkehrssektor ist integraler Bestandteil des Binnenmarktes: Für ihn gelten dieselben Bestimmungen und Regeln.

(ii) aus rechtlicher Sicht

- Bezugnahme auf: allgemeine Bestimmungen und spezifische Artikel des EWG-Vertrags, die Einheitliche Europäische Akte, das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 22. Mai 1985 zum Verkehrsbereich (Regeln für die Dienstleistungsfreiheit im internationalen Verkehr und Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, sowie zur Kabotage), Rechtsprechung des Gerichtshofs (z. B. in der Rechtssache „Nouvelles Frontières“ vom 30. April 1986 betreffend Wettbewerbsregeln im Luftverkehr), rechtliche Maßnahmen der Kommission gemäß Artikel 89 und 90 des Vertrags, Erhebungen und gegebenenfalls Geldbußen im Bereich Wettbewerb

(iii) aus politischer Sicht

- Haltung des **Rates**:

seine Schlußfolgerungen betreffend:

- Güterkraftverkehr (14. November 1985, 30. Juni 1986, 20./21. Juni 1988, 4./5. Dezember 1989): Einführung eines freien Marktes ohne mengenmäßige Beschränkungen, Kabotage im Übergangszeitraum (1. Juli 1990 bis 12. Dezember 1992) und nach endgültiger Einführung der Regelung;
- Seeverkehr (14./15. Dezember 1986, 4./5. Dezember 1989);
- Luftverkehr (24./25. Juni 1987, 7. Dezember 1987, 4./5. Dezember 1989);
- Schienenverkehr (20./21. Juni 1988, 4./5. Dezember 1989)

- Haltung der **Kommission**:

Auslegung, Basistexte und Programme für allgemeine und sektorielle Maßnahmen

- Haltung des **Parlaments**:

Grundlegende Option der Parallelität von Liberalisierung und Harmonisierung; Bezugnahme auf: Entschließungen vom 12. September 1985 und 12. September 1986 auf der Grundlage der Rahmenberichte Anastassopoulos (Dok. A2-84/85 und A2-96/86).

C. Merkmale eines einheitlichen Verkehrsmarktes

- (i) Schaffung eines großen integrierten Wirtschaftsraumes und Beseitigung der Hemmnisse in diesem Markt

durch die Beseitigung der Binnengrenzen sowie der rechtlichen, administrativen, physischen, technischen oder sonstigen Barrieren und Hemmnisse

a) auf Gemeinschaftsebene

b) in den Mitgliedstaaten

- (ii) die Beachtung der Grundsätze des freien Wettbewerbs und des freien Marktzugangs sowie der Gleichbehandlung (Nichtdiskriminierung)

- (iii) Ziele:

- Schaffung eines effizienten, zuverlässigen und leistungsfähigen Verkehrssystems (Verbesserung der Qualität der Dienstleistungen und des Qualitäts/Preis-Verhältnisses),
- Skalenerträge,
- Wachstum und Wiederbelebung der Wirtschaft mit deren sozialen Vorteilen (Rückgang der Arbeitslosigkeit und Anstieg der Einkommen),
- Stärkung der Wettbewerbsposition der EG im weltweiten Vergleich (gegenüber den USA, Japan und den neuen Industriestaaten im pazifischen Raum)
- (iv) die gleichzeitige Entwicklung horizontaler Maßnahmen

in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit, Umwelt, Regionalausgleich, Verbraucherschutz, Europa der Bürger, Gewährleistung öffentlicher Dienstleistungen usw.

II. Die Notwendigkeit einer Liberalisierung

- A. Der Grundsatz der Liberalisierung oder Deregulierung als Ausgangspunkt

- B. Die Liberalisierung angesichts der spezifischen Struktur der unterschiedlichen Markttypen (Beschreibung)

- (i) Wettbewerbsmarkt:

– Kraftverkehr

– Seeverkehr

– Binnenschifffahrt
(kleine und mittlere Unternehmen)

- (ii) Geschützter Markt (protektionistisch oder gelenkt und/oder mono-, duo- oder oligopolistische Stellung der Unternehmen)

- Eisenbahnen
- Luftverkehr

C. Die Grenzen der Liberalisierung:

- (i) Vorübergehende Grenzen: während der nötigen Anpassung der Märkte (im Hinblick auf soziale Auswirkungen und Kapazitäten der Unternehmen)

- (ii) Natürliche Grenzen:

- Gesundheit und Umwelt
- Sicherheit
- Verbraucherschutz
- Krisensituation

III. Die Notwendigkeit einer flankierenden Harmonisierung

- A. Die Harmonisierung als unvermeidliche Begleitungsmaßnahme der Liberalisierung (schrittweise Beseitigung der Ursachen und Gründe für Disparitäten und Ungleichgewichte auf dem Markt)

- B. Gegenstand der Harmonisierungsmaßnahmen:

- (i) Betriebsbedingungen auf dem Markt (rechtliche Restriktionen und restriktive administrative Praktiken der Mitgliedstaaten)
- (ii) Kosten: – Art: soziale (Einkommen und nationale Systeme der sozialen Absicherung), steuerliche (MwSt und Verbrauchsteuern)
– Höhe und Umfang der Unterschiede
- (iii) Subventionen: Umfang und Transparenz
- (iv) Auftrag des öffentlichen Dienstes oder gemeinnützige Aufgaben (Personenkraftverkehr, Schienenverkehr und regionale Luftverkehrsverbindungen)
- (v) Verzerrungen zwischen den Verkehrsträgern

ZWEITER TEIL: POLITISCHE MASSNAHMEN

IV. Vordringliche Aufgaben

- A. Verbesserung des Verkehrsmarktes durch Anwendung von Maßnahmen zur:

- a) Gewährleistung qualitativ optimaler Verkehrsdienstleistungen: schneller, häufiger, bequemer...
- b) Reduzierung der schädlichen Auswirkungen dieser Dienstleistungen auf Gesundheit, Sicherheit, Umwelt, Energieverbrauch...

- B. Schaffung eines modernen und kohärenten Verkehrsinfrastrukturnetzes auf europäischer Ebene im Hinblick auf:

- (i) Verwirklichung von großangelegten und aufwendigen Infrastrukturen (neue Schienen- und Straßenverbindungen, Binnen- und Flughäfen, Tunnel, Brücken)

- (ii) Integration der Randregionen und abgelegenen Gebiete und Verkehrsanbindung der benachteiligten oder in der Umstellung befindlichen Gebiete

- (iii) Beseitigung der Engpässe (Aufteilung der nationalen, regionalen und örtlichen Zuständigkeiten, Möglichkeit gemeinschaftlicher Hilfen)

- C. Ein verstärkt intermodales Vorgehen bei den Transportmitteln (intensivere Förderung der kombinierten Transporte Schiene/Straße, Binnenschifffahrt/Straße sowie Verwendung von Standardcontainern und integrierten Transport- und Zollzentren)

V. Außenpolitische Orientierungen

A. Grundtriptik:

Kooperation, Koordination, Konzertierung

B. Grundsatz der Gegenseitigkeit:

- innerhalb der EG
- gegenüber Drittländern

C. Entwicklung zu einem multilateralen Ansatz

Die schrittweise Umgestaltung bilateraler in gemeinschaftliche und multilaterale Vereinbarungen, wobei die EG Vertragspartner ist

D. Differenzierung bei den Beziehungen zu Drittländern

- Nachbarländer, Transitländer (Österreich, Schweiz, Jugoslawien)
- assoziierte Länder (Türkei, Maghreb...)
- verschiedene Gruppen von Ländern:
 - EFTA-Länder, RGW-Länder
 - die Länder Mittel- und Osteuropas
 - Industriestaaten
 - Entwicklungsländer (durch eine gemeinschaftliche Regelung begünstigt oder nicht)

VI. Die neuen Herausforderungen

A. Die politischen Reformen in Ost- und Mitteleuropa und ihre Auswirkungen auf den Verkehr

- beträchtliche Zunahme des Verkehrs
- nötige Verbesserung der Ost/West-Verkehrsverbindungen
- Infrastrukturbedarf

B. Eindrucksvolle technologische Expansion:

- in den einzelnen Sektoren: (Eisenbahn, Zivilluftfahrt...)
- Anlagen und Ausrüstungen (Häfen, Flughäfen, multimodale Transporte)
- Telekommunikation

C. Die neuen Zwänge:

- Entlastung des Straßenverkehrs (Förderung der öffentlichen und kollektiven Verkehrsmittel durch spürbare Verbesserung ihrer Dienstleistungen)
- Verkehrslenkung in städtischen Gebieten (alternative Konzepte und neue Verfahren beim städtischen und zwischenstädtischen Verkehr, Einsatz hochentwickelter elektronischer Hilfseinrichtungen)

D. Die finanziellen Folgen der Annahme der Herausforderungen

- Finanzierung und Investitionen (staatliche Subventionen und gemeinschaftliche Beihilfen)

- Aufstellung von Gemeinschaftsprogrammen
- Mischlösungen (öffentliche und private Mittel)

VII. Entwurf einer Zwischenbilanz**A. Die gegenwärtige Lage**

(nach Jahren der Unbeweglichkeit und massiven Verzögerungen, angesichts des schicksalhaften Termins des 1. Januar 1993)

B. Leistungen, Fortschritte und Errungenschaften der Gemeinschaft**C. Versäumnisse und Unterlassungen, Unzulänglichkeiten und Schwächen****Schlußfolgerungen**

Entscheidende Schritte sind zu unternehmen, um einen harmonischen und reibungslosen Übergang zum Verkehr des Jahres 2000 zu ermöglichen.

Anlage II

Die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Anschluß an das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 22. Mai 1985

Übersicht über die wichtigsten Maßnahmen der verschiedenen Organe der Gemeinschaft

I. Vorschläge der Kommission zur Durchführung des Urteils

1. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind
KOM (85) 610 endg.
EP: 12.9.86 (Bericht van der Waal) Rat: –
2. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen im Güterkraftverkehr in einem Mitgliedstaat, in dem sie nicht ansässig sind
KOM (85) 611 endg.
EP: 12.9.86 (Bericht Braun-Moser) Rat: 21.12.89 (teilweise)
3. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über den Zugang zum Markt für den Straßengüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten
KOM (86) 595/2 endg.
EP: 16.9.87 (Bericht Sapena Granell) Rat: 21.6.88
4. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum

Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind

KOM (87) 31 endg.

EP: 10.3.88 (Bericht Ebel)

Rat: –

5. Vorschlag für eine Verordnung des Rates über den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen

KOM (87) 79 endg.

EP: 10.3.88 (Bericht Wijzenbeek)

Rat: –

II. Andere für eine Verwirklichung des Binnenmarktes im Verkehrsbereich wichtige Vorschläge der Kommission

6. Memorandum Zivilluftfahrt

KOM (84) 72 endg.

Maßnahmenpaket vom 30.6.1987

EP: 10.9.85 und 19.11.87

(Berichte Klinkenborg)

Rat: 14.12.87

7. Memorandum Seeschifffahrt

KOM (85) 90 endg.

EP: 11.9.86 (Bericht Anastassopoulos)

Rat: 22.12.86

8. Aktionsprogramm Verkehrsinfrastruktur

KOM(86) 340 und KOM (88) 340

EP: 6.4.87 und 16.11.88

Rat: nur Ad-hoc-

(Berichte Hoffmann)

Verordnungen

9. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates betreffend die technische Kontrolle von Motorkraftfahrzeugen

KOM (86) 214

EP: 20.2.87 (Bericht Carossino)

Rat: –

10. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates betreffend die Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge
KOM (87) 716
EP: 23.5.89 (Bericht Topmann) Rat: –
11. Vorschlag für eine Verordnung betreffend die Anpassung bestimmter Sozialvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs und für eine Richtlinie betreffend die Kontrollen
KOM (88) 21
EP: 16.11.88 (Bericht Visser)
Rat: 23.11.88 (nur Kontrollrichtlinie)
12. Vorschlag für eine Verordnung betreffend die Zulassung zum Beruf des Straßenverkehrsunternehmers
KOM (88) 95
EP: 13.12.88 (Bericht Sapena Granell)
Rat: 14.3.89
13. Vorschlag für eine Verordnung betreffend die strukturelle Sanierung der Binnenschifffahrt
KOM (88) 111
EP: 16.11.88 (Bericht van der Waal)
Rat: 27.4.89
14. Vorschlag für eine Verordnung über den Führerschein
KOM (88) 705
EP: 12.6.90 (Bericht Amaral) Rat: –
15. Vorschlag für eine Verordnung betreffend Preisbildung im Güterkraftverkehr
KOM (89) 189
EP: 24.11.89 (Bericht Topmann) Rat: 21.12.89
16. Vorschläge für Verordnungen betreffend Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsbedingungen der Seeschifffahrt
KOM (89) 266
EP: – (Bericht Sarlis) Rat: –
17. Vorschläge für Verordnungen betreffend die Weiterentwicklung der Zivilluftfahrt
KOM (89) 373
EP: 14.3.90 und 18.5.90 (Berichte Visser)
Rat: 24.7.90
18. Vorschläge für Verordnungen betreffend die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs
KOM (89) 564
EP: – (Bericht Simpson) Rat: –
19. Vorschläge für Verordnungen betreffend die Marktordnung im Güterkraftverkehr
KOM (89) 572 endg.
EP: 16.3.90 und – (Berichte Denys) Rat: –

III. Wichtige Initiativen des Europäischen Parlaments

Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik

20. Bericht Anastassopoulos zum Urteil des Gerichtshofes (Dok. A2-84/85)

21. Bericht Anastassopoulos zu Liberalisierung und Harmonisierung (Dok. A2-96/86)

Verkehrssicherheit

22. Bericht Faith und Seefeld zur Sicherheit des Straßenverkehrs (Dok. A2-202/85 und A2-48/87)
23. Bericht Roux über Sicherheit auf Flughäfen (Dok. A2-208/85)
24. Bericht Anastassopoulos zur Sicherheit des Flugverkehrs (Dok. A2-135/87)
25. Bericht Lagakos zur Sicherheit der Seeschifffahrt (Dok. A2-258/88)

Verkehrsinfrastruktur

26. Bericht Carossino über integrierte Verkehrszentren (Dok. A2-17/86)
27. Bericht Carossino über die verkehrspolitischen Folgen der Erweiterung (Dok. A2-272/87)
28. Bericht Rossetti über Verkehrsprobleme im Mittelmeerraum (Dok. A2-167/88)
29. Bericht Carossino über europäische Hafenpolitik (Dok. A2-215/88)

Eisenbahnpolitik

30. Bericht Starita über ein europäisches Netz für Hochgeschwindigkeitszüge (Dok. A2-79/87)
31. Bericht Puerta über die Stärkung der Eisenbahnen (Dok. A2-119/89)

Grenzformalitäten

32. Bericht Cornelissen (Dok. A2-78/89)

alternative und moderne Verkehrstechniken

33. Bericht Wijsenbeek über neue Verkehrstechnologien (Dok. A2-104/85)
34. Bericht Wijsenbeek über das Fahrrad als Verkehrsmittel (Dok. A2-183/86)

Energieeinsatz

35. Bericht Cabezon über rationellen Energieeinsatz (Dok. A2-126/87)

Außenbeziehungen

36. Bericht Topmann über Beziehungen zu Österreich, Schweiz und Jugoslawien (Dok. A2-168/88)
37. Bericht Lüttge über Verhandlungen EG-EFTA im Bereich der Luftfahrt (Dok. A3-131/90)

Anlage III

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG (Dokument B3-488/89)
gemäß Artikel 63 der Geschäftsordnung
eingereicht von Herrn VANDEMEULEBROUCKE

zur Unvereinbarkeit der geplanten Straßenbenutzungsgebühr in der Bundesrepublik Deutschland mit der Schaffung eines gemeinschaftlichen Verkehrsmarktes

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT –

- A. unter Hinweis darauf, daß die Regierung der Bundesrepublik Deutschland einen Gesetzentwurf verabschiedet hat, der ab 1. Mai 1990 für alle in- und ausländischen Lastkraftwagen auf bundes-

deutschen Schnellstraßen eine Straßenbenutzungsgebühr vorsieht,

- B. unter Hinweis darauf, daß für bundesdeutsche Lastkraftwagen diese Abgabe durch eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer kompensiert wird –
1. fordert die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die Kommission nachdrücklich auf, von einem solchen Rückschritt bei der Schaffung eines gemeinschaftlichen Verkehrsmarktes ohne Grenzen Abstand zu nehmen;
 2. beauftragt seinen Vorsitzenden, diese Entschließung der Kommission und dem Rat zu übermitteln.

Anlage IV

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG (Dokument B3-491/89)
eingereicht gemäß Artikel 63 der Geschäftsordnung
von Herrn de DONNEA

zu einer gemeinsamen Sicherheitspolitik für Häfen und Flughäfen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT –

- gestützt auf die Artikel 3, 74 und 235 des EWG-Vertrags,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 14. Juni 1985 zur Beseitigung der Verkehrsbehinderungen an den Binnengrenzen,
 - unter Hinweis auf seine verschiedenen Entschließungen zur Sicherheit im Luftverkehr,
 - unter Hinweis auf seine Entschließungen zu Grenzkontrollen, Terrorismus- und Drogenbekämpfung,
- A. in der Erwägung, daß die Abschaffung der Kontrollen an den Binnengrenzen davon abhängt, wie wirksam die Kontrollen an den Außengrenzen der Gemeinschaft sind,

- B. in dem Bestreben, die diesbezüglichen Anstrengungen im Rahmen des Schengener Abkommens und der Trevi-Gruppe zu unterstützen,
- C. in der Befürchtung, daß durch die derzeitigen Unterschiede bei den Kontrollen einige Häfen bzw. Flughäfen zu Schwachpunkten in bezug auf die äußere Sicherheit der Gemeinschaft werden –
1. ist der Meinung, daß die Neuordnung der Sicherheitsdienste an den Außengrenzen einen gemeinsamen Ansatz erfordert;
 2. weist darauf hin, daß in den Bereichen Standortwahl, Planung, Bau und Verwaltung der Flughäfen der Gemeinschaft wirksame Maßnahmen im Rahmen eines koordinierten Gesamtkonzepts durchgeführt werden müssen;
 3. ist der Meinung, daß entsprechende Grundsätze auch bei den Hafeninfrastrukturen zum Tragen kommen müssen;
 4. fordert die Kommission auf, ein entsprechendes Aktionsprogramm auszuarbeiten.

Anlage V

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG (Dokument B3-613/89)
gemäß Artikel 63 der Geschäftsordnung
eingereicht von Frau MUSCARDINI

zur Anpassung der Rechtsvorschriften im Güterverkehrssektor

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT –

- A. in Anbetracht der Tatsache, daß die Vollendung des Binnenmarktes auch die Liberalisierung des Güterverkehrs über eine Fläche von mehr als zwei Millionen km² mit einer Bevölkerung von 320 Millionen zur Folge hat,
- B. angesichts der noch immer bestehenden Verzerrungen und der Nichterfüllung der Verpflichtungen im Güterverkehrssektor,
- C. aufgrund der Feststellung, daß die Nichtanpassung der nationalen Rechtsvorschriften, vor allem der italienischen, an das auf Gemeinschaftsebene festgelegte Zollfestsetzungs- und Zollkontrollver-

fahren die Unternehmer aller Mitgliedstaaten benachteiligt,

fordert die Kommission und den Rat auf –

1. die nationalen Rechtsvorschriften zu harmonisieren und unverzüglich an die Gemeinschaftsrichtlinien anzupassen;
2. bei der Güterkontrolle, wie übrigens in den EG-Vorschriften festgelegt, tatsächlich „stichprobenweise“ vorzugehen und zur Beschleunigung des Grenzverkehrs auf die Praxis detaillierter Kontrollen zu verzichten;
3. Maßnahmen zu untersuchen, durch die die traditionellen Funktionen der Zollstellen in die Funktionen reiner Steuereinnahmestellen umgewandelt werden;
4. eine Zollstelle zu schaffen, die mit der Führung einer Art Clearingstelle betraut ist, so daß der Güterverkehr ohne Beschränkungen unabhängig von der Nationalität des Transportunternehmers durchgeführt werden kann.