

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 12/2257 Nr. 3.64 —

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur endgültigen Regelung
der Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb
eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind

Bericht an den Rat über die Ausnutzung der Straßenkabotagegenehmigungen
für 1990/91

— KOM(91) 377 endg. —

»Rats-Dok. Nr. 10083/91«

A. Problem

Nach geltendem EG-Recht benötigen gebietsfremde Kraftverkehrsunternehmer für die Durchführung von reinen Binnentransporten (Kabotage) eine besondere Genehmigung. Die Zahl der auszugebenden Kabotagegenehmigungen ist beschränkt. Diese Regelung läuft zum 31. Dezember 1992 aus.

Durch die Verordnung soll der Kabotageverkehr dahin gehend neu geregelt werden, daß für gebietsfremde Güterkraftverkehrsunternehmer der freie Zugang zum deutschen Kabotagemarkt ohne mengenmäßige Beschränkung eingeführt wird.

B. Lösung

Ablehnung der Freigabe der Kabotage ohne gleichzeitige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen (Steuern, Wegekostenanlastung).

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Die Annahme der Verordnung würde zu einer unzumutbaren, teilweise existenzgefährdenden Beeinträchtigung der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen führen.

D. Kosten

wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag lehnt den Vorschlag der EG-Kommission KOM(91) 377 endg. ab.
2. Auch der Vorschlag der portugiesischen Präsidentschaft zur stufenweisen Aufstockung der Kabotagegenehmigungen wird abgelehnt.
3. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, ohne gleichzeitige Schritte zur Steuerharmonisierung (Mineralölsteuer, Kfz-Steuer, Anlastung der Wegekosten) keiner weiteren Deregulierung im Bereich des Verkehrsmarktes zuzustimmen. Eine Deregulierung kann nur in dem Maße erfolgen, wie Fortschritte bei der Steuerharmonisierung gemacht werden.
4. Angesichts der fehlenden Fortschritte im Hinblick auf die Gleichzeitigkeit von Steuerharmonisierung und Deregulierung des Verkehrsmarktes im EG-Finanzministerrat und im EG-Verkehrsministerrat fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf, diese Frage künftig auf der Ebene der Staats- und Regierungschefs weiter zu verfolgen und als Paket zur Verhandlung zu stellen.
5. Der gemeinsame europäische Verkehrsmarkt muß den Belangen des Umweltschutzes Rechnung tragen.
6. Der gemeinsame europäische Verkehrsmarkt muß den Belangen der sozialen Sicherung der Beschäftigten Rechnung tragen. Dazu gehören gemeinschaftliche Regelungen, Kontrollen und Sanktionen zu Lenk- und Ruhezeiten und der Sicherheit des Arbeitsplatzes auf hohem Niveau.

Bonn, den 3. Juni 1992

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Elke Ferner

Berichterstatterin

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(91) 377 endg.

Brüssel, den 22. November 1991

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur endgültigen Regelung der Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind**Bericht an den Rat über die Ausnutzung der Straßenkabotagegenehmigungen für 1990/91**

(von der Kommission vorgelegt)

Begründung**I. Allgemeines**

1. Die Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 des Rates zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind¹⁾ (Kabotage), geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 296/91²⁾, enthält eine Übergangsregelung für die Durchführung der Kabotage in der Gemeinschaft. Diese Regelung läuft am 31. Dezember 1992 aus und muß gemäß Artikel 9 der obengenannten Verordnung durch eine endgültige Regelung ersetzt werden, die am 1. Januar 1993 in Kraft treten soll. Mit dem hier unterbreiteten Vorschlag soll der Rat in die Lage versetzt werden, diese endgültige Regelung zu beschließen.
 2. Die endgültige Regelung sollte folgenden Anforderungen genügen:
 - Sie sollte allgemeingültig sein, das heißt, in der gesamten Gemeinschaft einheitlich gelten.
 - Sie sollte mit der Vollendung des Binnenmarktes vereinbar sein.
 - Sie sollte außerdem mit den allgemeinen Vertragsgrundsätzen, die die Gleichbehandlung festschreiben (freier Dienstleistungsverkehr),
- und der einschlägigen Rechtsprechung des Gerichtshofs in Einklang stehen.
- Sie sollte schließlich auf die konkrete Situation des betreffenden Wirtschaftszweiges zugeschnitten sein.
3. Die Fortschreibung der mit der Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 geschaffenen Kabotageregelung ist selbst bei einer spürbaren Aufstockung der Kabotagegenehmigungen keine befriedigende Lösung. Sie entspricht im übrigen nicht den Verpflichtungen, die der Vertrag dem Rat auferlegt und die der Gerichtshof in seinem Urteil vom 22. Mai 1985 in der Rechtssache 13/83 nochmals betont hat, dem zufolge der Rat die Dienstleistungsfreiheit vollständig verwirklichen muß.
4. Aus folgenden Gründen ist auch die Anwendung der Vorschriften der Mitgliedstaaten, in denen die Kabotage stattfindet, zur Lösung des Problems nicht geeignet:
 - Angesichts der Vielfalt der nationalen Bestimmungen für den Marktzugang im innerstaatlichen Verkehr besteht der gemeinschaftliche Markt in Wirklichkeit aus zwölf Teilmärkten und ist somit das genaue Gegenteil eines einheitlichen Binnenmarktes;
 - außerdem entstehen Ungleichgewichte zwischen den Mitgliedstaaten, denn jene, in denen der Zugang zum innerstaatlichen Markt für die ansässigen Verkehrsunternehmen nicht kontin-

¹⁾ ABl. Nr. L 390 vom 30. Dezember 1989, S. 3.

²⁾ ABl. Nr. L 36 vom 8. Februar 1991, S. 8.

gentiert ist, müssen ihren Markt für die Verkehrsunternehmer aus der übrigen Gemeinschaft vollständig öffnen, während dies umgekehrt nicht der Fall ist.

5. Eine vollständige Harmonisierung aller einzelstaatlichen Bestimmungen zum innerstaatlichen Verkehr ist unrealistisch und auf kurze bis mittlere Sicht ein zu ehrgeiziges Unterfangen. In Anbetracht des Subsidiaritätsprinzips ist ein derartiges Vorgehen vielleicht auch gar nicht unbedingt erforderlich.
6. Die Kommission schlägt daher folgende Lösung vor:

- Für den Zugang zum Kabotagemarkt sollen keine mengenmäßigen Beschränkungen mehr gelten.
- Die Durchführung der Kabotage wird bestimmten nationalen Vorschriften des Staates unterliegen, in dem der Verkehr stattfindet.
- Die Harmonisierung der einzelstaatlichen Vorschriften insbesondere auf folgenden Gebieten wird auf Gemeinschaftsebene fortgesetzt:
 - technische Fahrzeugnormen (geplant),
 - Verbrauchsteuern auf Kraftstoff (politische Einigung erzielt) und
 - Kraftfahrzeugsteuern (stufenweises Vorgehen eingeleitet).
- Außerdem soll eine Schutzklausel aufgenommen werden.

Dadurch werden alle Verkehrsunternehmer, die Kabotage betreiben, in den zwölf Mitgliedstaaten hinsichtlich des Marktzugangs völlig gleich behandelt. Dies entspricht der Verpflichtung, zwischen den Unternehmern nicht zu diskriminieren, und der Einheitlichkeit des Binnenmarktes. Darüber hinaus kann ein Mitgliedstaat für seine ansässigen Verkehrsunternehmer mengenmäßige Beschränkungen für den Zugang zum heimischen Markt aufrechterhalten. Diese unterschiedliche Behandlung von ansässigen und nichtansässigen Verkehrsunternehmern ist in diesem Fall dadurch gerechtfertigt, daß es sich einmal um eine vorübergehende Tätigkeit (nichtansässige Unternehmer) ohne Notwendigkeit einer Kontingentierung handelt, das andere Mal um eine dauerhafte Tätigkeit (ansässige Unternehmer), für die eine Kontingentierung erforderlich sein kann.

Für den Fall einer ernstlichen Marktstörung durch nichtansässige Verkehrsunternehmer soll schließlich ein gemeinschaftlicher Schutzmechanismus geschaffen werden.

II. Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln

Artikel 1

In diesem Artikel wird der Grundsatz der Nichtdiskriminierung zwischen Verkehrsunternehmern der Gemeinschaft aufgestellt, das heißt, der innerstaat-

liche Verkehr eines Mitgliedstaates steht den Verkehrsunternehmern anderer Mitgliedstaaten offen.

Damit der Verkehr im Gebiet der Mitgliedstaaten von hinreichend qualifizierten Verkehrsunternehmern durchgeführt wird, sollten — im Interesse der Gemeinschaft — zum Verkehr in einem Mitgliedstaat, in dem sie nicht niedergelassen sind, nur die zur Durchführung von grenzüberschreitendem Güterkraftverkehr befugten Verkehrsunternehmer aus der Gemeinschaft zugelassen werden. In diesem Punkt weicht der vorliegende Vorschlag nicht von dem Wortlaut der derzeit geltenden Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 ab.

Außerdem wird dafür plädiert, die Kabotage von allen mengenmäßigen Marktzugangsbeschränkungen zu befreien, auch wenn den ansässigen Verkehrsunternehmern derartige Beschränkungen auferlegt werden. Diese Freistellung beruht auf den unter Punkt 6 angeführten Gründen und auf der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, der festgestellt hat, daß Artikel 60 Abs. 3 des EWG-Vertrags zwar die Gleichbehandlung von Ansässigen und Nichtansässigen vorschreibt, „hingegen nicht (impliziert), daß jede für die Staatsangehörigen dieses Staates geltende nationale Regelung, die normalerweise eine Dauertätigkeit von in diesem Staat ansässigen Unternehmen zum Gegenstand hat, in vollem Umfang auf zeitlich begrenzte Tätigkeiten angewandt werden könnte, die von in anderen Mitgliedstaaten ansässigen Unternehmen ausgeübt werden“³⁾. Daraus ergibt sich, daß nationale Kontingentierungsregelungen in den Mitgliedstaaten, in denen sie für die ansässigen Verkehrsunternehmer bestehen, so lange in Kraft bleiben, wie diese Staaten sie beibehalten, daß derartige Regelungen jedoch nicht für die nichtansässigen Verkehrsunternehmer gelten, die ihre Tätigkeit — von dieser Annahme wird ausgegangen — nur zeitweise und gelegentlich ausüben.

Artikel 2

In diesem Artikel werden die Bedingungen für die Zulassung bzw. die Anmietung der zur Kabotage eingesetzten Fahrzeuge genannt. Im allgemeinen gelten die Bestimmungen des Niederlassungsmitgliedstaats, in dem die Fahrzeuge zugelassen sind; die Ausnahmen betreffen:

- die Anhänger und die Sattelanhänger, die gemäß den bestehenden gemeinschaftlichen Vorschriften auch in einem anderen Mitgliedstaat — zum grenzüberschreitenden Verkehr — zugelassen sind, und
- die Anmietung, die auch im Einklang mit den Bestimmungen des Aufnahmemitgliedstaates für dessen eigene Ansässige möglich ist, da eine ungleiche Behandlung von ansässigen und nichtansässigen Verkehrsunternehmern hier in keiner Weise zu rechtfertigen wäre.

³⁾ Urteil vom 17. Dezember 1991 in der Rechtssache 279/80 „Webb“, Slg. 1991, 3305.

Es ist ferner zu bemerken, daß im Rahmen der derzeitigen Besprechungen über den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Ergänzung des gemeinsamen Mehrwertsteuersystems⁴⁾ und zur Änderung der Richtlinie 77/388/EWG⁵⁾ über die Beseitigung der Steuergrenzen und steuerliche Übergangsregelung im Hinblick auf die Errichtung des Binnenmarktes vorgesehen ist, daß die zeitweise Benutzung einer Ware auf dem Hoheitsgebiet des Ankunfts-, Versand- oder Beförderungsstaates für Dienstleistungen, die von einem Mehrwertsteuerpflichtigen ausgeführt werden, nicht als den Erwerb oder die Übertragung einer Ware an einen anderen Mitgliedstaat angesehen werden kann.

Artikel 3

Der Wortlaut dieses Artikels ist dem von Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 ähnlich. Folgende Aspekte seien indes hervorgehoben:

- Unter Berücksichtigung der derzeitigen Situation der Straßennetze in den verschiedenen Mitgliedstaaten sowie der geltenden Gesetzgebung und um die Voraussetzungen für einen lauterer Wettbewerb zwischen ansässigen und nichtansässigen Verkehrsunternehmern zu schaffen, gelten für die Gewichte und Abmessungen der Straßenfahrzeuge die im Aufnahmemitgliedstaat gültigen Regeln und zwar unabhängig von den im Niederlassungsmitgliedstaat des Verkehrsunternehmers, wobei die in der Nachweisbescheinigung der Übereinstimmung vermerkten technischen Normen keinesfalls überschritten werden dürfen, im übrigen setzt die Kommission ihre Bemühungen um eine technische Harmonisierung der Fahrzeuge im innerstaatlichen Verkehr fort und wird hierzu in Kürze Vorschläge unterbreiten.
- Hinsichtlich Konstruktion und Ausrüstung von Straßenfahrzeugen darf der Aufnahmemitgliedstaat keine Beschränkungen auferlegen, wenn die Fahrzeuge den gemeinschaftlichen oder internationalen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, leicht verderblicher Lebensmittel, lebender Tiere und Spezialkolonnen entsprechen.
- Die MWST auf die Verkehrsdienstleistungen unterliegt den Bestimmungen des Aufnahmemitgliedstaates gemäß der Richtlinie 77/388/EWG zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern — Gemeinsames Mehrwertsteuersystem: einheitliche Bemessungsgrundlage⁶⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 89/465/EWG⁷⁾.

Im allgemeinen ist zu beobachten, daß die nationalen Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaates nur auf die Durchführung der Kabotage angewendet werden können, wenn das Prinzip der Proportionalität in der Weise berücksichtigt wird, daß keine übertriebenen

Kosten entstehen, die zu einer Behinderung der freien Dienstleistung führen würden.

Artikel 4

Die Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 enthielt bereits eine Schutzklausel, die bei einer schweren Störung ein Eingreifen in den Markt ermöglichte. Diese Klausel wurde nun

- angepaßt, um dem Wegfall mengenmäßiger Beschränkungen für den Zugang zum Kabotagemarkt Rechnung zu tragen,
- um eine Definition des Begriffs Krise ergänzt und
- durch die Schaffung eines Entscheidungsverfahrens erweitert, das sich auf Artikel 2 Abs. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 und auf die Verordnung (EWG) Nr. 3916/90 über Maßnahmen bei Krisen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt⁸⁾ stützt.

Darüber hinaus wurde eine (bis 1995) zeitlich begrenzte Verfügung erlassen, um Marktverzerrungen während der Jahre 1993 bis 1995 zu verhindern. Diese Verfügung ist für einen guten Marktablauf erforderlich und gerechtfertigt durch die nachstehende Begründung. Vor dem 1. Juli 1990 war die Durchführung der Kabotage völlig untersagt. Ab diesem Zeitpunkt ist sie im Rahmen einer engen Kontingentierung erlaubt. Der Verkehrssektor (Verkehrsunternehmer, Hilfgewerbe, Benutzer) ist ernsthaft bemüht, sich an die neue Situation anzupassen, die völlig unterschiedlich zur bisherigen Situation (bis 1. Juli 1990) ist. Diese starke Anpassung⁹⁾, ist im Gange; es scheint aber gewiß, daß sie bis zum 31. Dezember 1992 nicht völlig realisiert sein wird. Laut den statistischen Informationen, über die die Kommission für das erste Jahr (1990—1991) der Einführung der Kabotage verfügt, macht der Anteil der Kabotage am Gesamtverkehr in den Mitgliedstaaten durchschnittlich 0,1 % (0,5 % in der Bundesrepublik Deutschland) aus. Selbst wenn diese Zahl von 0,1 % wahrscheinlich schnell und wesentlich im kommenden Jahr ansteigen wird, ist es angebracht, einen Aktionsmechanismus auf dem Markt auf Gemeinschaftsebene vorzusehen, um das starke Bemühen des Verkehrssektors um Anpassung nicht zu gefährden und um eine Störung des Gleichgewichts, Mißbrauch und/oder Marktverzerrungen zu verhindern. Dieser Mechanismus sieht — unter dem Vorbehalt des Einverständnisses der Kommission — die Möglichkeit vor, die Durchführung der Kabotage von einer vorherigen Bekanntgabe abhängig zu machen und diese Transporte auf einen bestimmten Prozentsatz der innerstaatlichen Transporte des betroffenen Mitgliedstaates zu beschränken (1993: 5 %, 1994: 6 % und 1995: 7 %).

⁸⁾ ABl. Nr. L 375 vom 31. Dezember 1990, S. 10.

⁹⁾ Die insbesondere den Kenntniserwerb der auf die Durchführung der Kabotage in den 12 Mitgliedstaaten anzuwendenden Vorschriften, die Schaffung einer grenzüberschreitenden Handelsstrategie, Änderungen des Betriebsablaufs und/oder der Firmenstruktur, Ausbildung der Fahrer usw. beinhaltet.

⁴⁾ ABl. Nr. C 176, 17. Juli 1990, S. 8 [KOM(90) 182 endg.].

⁵⁾ ABl. Nr. L 145, 13. Juni 1977, S. 1.

⁶⁾ ABl. Nr. L 145 vom 13. Juni 1977, S. 1.

⁷⁾ ABl. Nr. L 226 vom 3. August 1989, S. 21.

Damit die entsprechenden Entscheidungen in Kenntnis der Sachlage getroffen und die Mitgliedstaaten intensiv an den der Entscheidung vorausgehenden Nachforschungen und Vorarbeiten beteiligt werden, muß der aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 3916/90 eingesetzte Beratende Ausschuß jedesmal konsultiert werden, wenn ein Mitgliedstaat bei der Kommission ein Eingreifen wegen einer Krise beantragt.

Dieser Ausschuß hat somit bei allem eine beratende Funktion, was Krisensituationen im Güterkraftverkehr im Gebiet der Gemeinschaft betrifft, wodurch die Einheitlichkeit des Binnenmarktes betont wird.

Artikel 5

Hierin wird die gegenseitige Amtshilfe geregelt, die die Mitgliedstaaten einander zur ordnungsgemäßen Durchführung der endgültigen Kabotageregelung lei-

sten. Dieser Artikel ist beinahe wortgleich mit Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 4059/89.

Artikel 6

Dieser Artikel untersagt formell, in Anlehnung an die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, Kontrollen an den innergemeinschaftlichen Grenzübergängen. Die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 4060/89¹⁰⁾ gelten für die Kontrollen bei der Durchführung der Kabotage.

Artikel 7 und 8

Bedürfen keiner Erläuterung.

¹⁰⁾ ABl. Nr. L 390, 30. Dezember 1989, S. 18.

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur endgültigen Regelung der Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik umfaßt nach Artikel 75 Abs. 1 Buchstabe b des Vertrags unter anderem die Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind.

Die in dieser Bestimmung implizierte Dienstleistungsfreiheit im innerstaatlichen Verkehr bedingt die Aufhebung aller Beschränkungen, die für den Erbringer von Dienstleistungen aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder des Umstandes gelten, daß er in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll, niedergelassen ist.

Die Übergangsregelung für die Kabotage gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 des Rates⁴⁾, geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 296/91⁵⁾, läuft am 31. Dezember 1992 aus; gemäß Artikel 9 dieser Verordnung erläßt der Rat eine Verordnung zur endgültigen Regelung der Kabotage, die am 1. Januar 1993 in Kraft treten soll.

Die nichtansässigen Verkehrsunternehmen müssen entsprechend den allgemeinen Grundsätzen des Vertrags, in denen die Gleichbehandlung festgeschrieben ist, und gemäß der einschlägigen Rechtsprechung des Gerichtshofs unter den Bedingungen zum innerstaatlichen Verkehr zugelassen werden, die in dem jeweiligen Mitgliedstaat für die nationalen Verkehrsunternehmen gelten.

Nur Verkehrsunternehmen, die zur Durchführung von grenzüberschreitendem Güterkraftverkehr befugt sind, dürfen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats zugelassen werden, in dem sie nicht niedergelassen sind.

Es ist angezeigt, die auf die Kabotage anwendbaren Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats vorbehaltlich der Anwendung des Gemeinschaftsrechts festzulegen und hierbei zu berücksichtigen, daß die betreffenden Dienstleistungen zeitlich befristet erbracht werden und daß für die gemeinschaftlichen Verkehrsunternehmen gleiche Wettbewerbsbedingungen gelten müssen.

Dabei können ausschließlich die internen Regeln des Ankunftsmitgliedstaats zur Anwendung kommen, wenn sie durch zwingende Gründe im Gemeininteresse gerechtfertigt sind, sofern das verteidigte Interesse nicht schon durch die Vorschriften gedeckt ist, denen der Dienstleistungserbringer im Niederlassungsmitgliedstaat unterliegt und sofern die etwaigen Beschränkungen nicht das zur Erreichung des Ziels erforderliche Maß überschreiten. Außerdem sollten Fahrzeuge, deren technische Standards für Konstruktion und Ausstattung den gültigen Gemeinschaftsregeln entsprechen, zur Durchführung der Kabotage zugelassen werden.

Es müssen Vorschriften erlassen werden, um bei einer schweren Störung in einem bestimmten geographischen Gebiet, die sich in erheblicher Weise auf den Markt in den betreffenden Verkehrsmarkt auswirkt, eingreifen zu können. Zu diesem Zweck sind ein geeignetes Beschlußfassungsverfahren zu schaffen und die notwendigen statistischen Daten zu erfassen.

Es erscheint zweckmäßig, daß sich die Mitgliedstaaten bei der ordnungsgemäßen Durchführung der Regelung, insbesondere bei der Überwachung und der Ahndung von Verstößen, gegenseitig Amtshilfe leisten. Dabei ist es wichtig, daß die Sanktionen nicht diskriminierend sind und zu der Schwere der Verstöße in angemessenem Verhältnis stehen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Ab 1. Januar 1993 ist jeder Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs, der in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats und den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften

— in diesem Mitgliedstaat — nachfolgend „Niederlassungsmitgliedstaat“ genannt — niedergelassen ist und

— dort zur Durchführung von grenzüberschreitendem Güterkraftverkehr befugt und somit Inhaber einer Lizenz gemäß Artikel 3 der vorgeschlagenen

¹⁾ ABl. Nr. C ...

²⁾ ABl. Nr. C ...

³⁾ ABl. Nr. C ...

⁴⁾ ABl. Nr. L 390 vom 30. Dezember 1989, S. 3.

⁵⁾ ABl. Nr. L 36 vom 8. Februar 1991, S. 8.

Verordnung ... (EWG) des Rates⁶⁾ [Dok. KOM(91) 293, dem Rat am 27. August 1991 vorgelegt]

unter den Bedingungen dieser Verordnung ohne quantitative Marktzugangsbeschränkungen zum zeitweiligen gewerblichen Güterkraftverkehr in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen zugelassen, in dem er niedergelassen ist — nachfolgend „Aufnahmemitgliedstaat“ genannt — ohne dort über einen Unternehmenssitz oder eine sonstige Niederlassung verfügen zu müssen.

(2) Der innerstaatliche Verkehr gemäß Absatz 1 wird nachfolgend „Kabotage“ genannt.

Artikel 2

(1) Die Kabotage wird mit einem Fahrzeug durchgeführt, das

- auf den Namen des Verkehrsunternehmers und gemäß den Bestimmungen des Niederlassungsmitgliedstaats zugelassen bzw. zum grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen ist oder
- vom Verkehrsunternehmer
 - unter den Bedingungen der Richtlinie 84/647/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr⁷⁾ oder
 - unter den gleichen Bedingungen wie denjenigen, welche für die im Aufnahmemitgliedstaat niedergelassenen Verkehrsunternehmer gemäß Artikel 4 derselben Richtlinie gelten,

gemietet ist.

(2) Bei einer Fahrzeugkombination ist es zulässig, daß der Anhänger oder Sattelanhänger nicht auf den Namen des Verkehrsunternehmers oder in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen bzw. zum grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen ist.

Artikel 3

(1) Vorbehaltlich der Anwendung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften unterliegt die Durchführung der Kabotage in folgenden Bereichen den Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats:

- a) Die zum Beförderungsvertrag gehörenden ordnungspolitischen Maßnahmen;
- b) Gewichte und Abmessungen sowie die Standards für den Umweltschutz der Straßenfahrzeuge; diese Gewichte und Abmessungen dürfen gegebenenfalls die im Niederlassungsmitgliedstaat des Verkehrsunternehmers geltenden, keinesfalls aber die technischen Normen überschreiten, die in der

Nachweisbescheinigung der Übereinstimmung vermerkt sind;

c) Vorschriften für die Beförderung bestimmter Güterarten — wie zum Beispiel gefährliche Güter, leicht verderbliche Lebensmittel und lebende Tiere — und Beförderungen mit Gewichts- und/oder Lademaßüberschreitung; die Auferlegung technischer Beschränkungen gemäß nationalen Rechtsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats für ein Straßenfahrzeug, das in einem anderen Mitgliedstaat als dem Aufnahmemitgliedstaat zugelassen ist, ist unzulässig, wenn das Fahrzeug den geltenden gemeinschaftlichen bzw. internationalen Bau- und Ausrüstungsvorschriften genügt;

d) Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer;

e) Straßenverkehrsregeln und Straßenverkehrs-Ordnung.

(2) Die in Absatz 1 genannten Vorschriften müssen auf die nichtansässigen Verkehrsunternehmer unter den Bedingungen angewandt werden, die dieser Mitgliedstaat unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes seinen eigenen Staatsangehörigen auferlegt, um jede Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts auszuschließen.

Artikel 4

(1) Bei schweren Störungen des innerstaatlichen Verkehrsmarkts in einem bestimmten Gebiet, die auf die Kabotage zurückzuführen sind, kann jeder Mitgliedstaat die Kommission befassen, oder kann diese von sich aus tätig werden.

(2) Unter einer schweren Störung ist das Auftreten von Problemen auf dem in Absatz 1 bezeichneten Markt zu verstehen, die diesem Markt eigen sind und:

- zu einem möglicherweise anhaltenden deutlichen Angebotsüberhang führen können,
- auf die Kabotage zurückzuführen sind sowie
- das finanzielle Gleichgewicht bzw. die Existenz zahlreicher Güterkraftverkehrsunternehmen ernstlich gefährden können,

sofern die kurz- und mittelfristigen Prognosen für den betreffenden Markt keine wesentliche und dauerhafte Besserung erwarten lassen.

(3) Die Kommission erfaßt die erforderlichen Angaben, um die Entwicklung des Marktes verfolgen und gegebenenfalls eine Krise erkennen zu können. Zu diesem Zweck arbeiten die Mitgliedstaaten mit der Kommission bei der Übermittlung und Verarbeitung der Angaben zusammen, die verfügbar oder ohne weiteres erhältlich sind.

(4) Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, daß eine Krise besteht, so kann er die Kommission um Nachforschungen ersuchen. Damit die Kommission die Lage beurteilen kann, legt der betreffende Mitgliedstaat umfassendes Zahlenmaterial vor.

⁶⁾ ABl. Nr. L vom ...

⁷⁾ ABl. Nr. L 335 vom 22. Dezember 1984, S. 72.

Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus hört die Kommission die Mitgliedstaaten im Rahmen des Beratenden Ausschusses, der gemäß Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3916/90 des Rates vom 21. Dezember 1990 über Maßnahmen bei Krisen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt⁸⁾ eingesetzt worden ist, oder fernschriftlich an. Der Aufgabenbereich dieses Ausschusses wird in dem Maße erweitert, wie es die Anwendung dieses Artikels erfordert.

(5) Stellt die Kommission eine Krise fest, so ergreift sie gegebenenfalls innerhalb einer Frist von 30 Tagen, nach Erhalt des mitgliedstaatlichen Antrags, die erforderlichen Schutzmaßnahmen.

Diese Maßnahmen können für höchstens zwölf Monate getroffen und einmal um höchstens zwölf Monate verlängert werden.

(6) Die Kommission teilt dem Rat und den Mitgliedstaaten eine gemäß Absatz 5 getroffene Entscheidung oder gegebenenfalls ihre Entscheidung, keine Maßnahmen zu ergreifen, unverzüglich mit.

(7) Jeder Mitgliedstaat kann den Rat binnen 30 Tagen mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann mit qualifizierter Mehrheit binnen 30 Tagen nach Eingang des Antrags des bzw. der Mitgliedstaaten eine anderslautende Entscheidung treffen.

Artikel 5

Erreicht der Kabotageanteil an einem innerstaatlichen Verkehr — gemessen in Tonnenkilometern — 5 %, so kann jeder Mitgliedstaat unbeschadet des Artikels 4 die Durchführung der Kabotage zwischen dem 1. Januar 1993 und dem 31. Dezember 1995 von einer Anmeldung abhängig machen und den Kabotageanteil 1993 auf 5 % seiner nationalen Straßentransporte, in tkm gerechnet, 1994 auf 6 % und 1995 auf 7 % begrenzen; hierzu muß die Kommission vorab binnen 15 Tagen nach Erhalt des Antrags ihre Zustimmung erteilt haben.

Die Verkehrsunternehmer müssen die Anmeldung bei den zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats über die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats einreichen.

Artikel 6

(1) Die Mitgliedstaaten leisten einander Amtshilfe bei der Durchführung dieser Verordnung sowie der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Kabotage.

(2) Verstöße eines nichtansässigen Verkehrsunternehmers werden unbeschadet einer strafrechtlichen Verfolgung im Aufnahmemitgliedstaat den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats dieses Verkehrsunternehmers gemeldet.

⁸⁾ ABl. Nr. L 375 vom 31. Dezember 1990, S. 10.

Die zuständigen Behörden übermitteln einander alle ihnen bekannten Auskünfte über die Sanktionen, die aufgrund dieser Verstöße verhängt werden.

(3) Die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats können bei schweren oder wiederholten Verstößen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ersuchen, Sanktionen zu verhängen.

Diese können bestehen in

- einer Verwarnung;
- einem zeitlich begrenzten oder endgültigen Verbot, innerhalb des Aufnahmemitgliedstaates Verkehrsdienste auszuführen; dieses Verbot wird in die Gemeinschafts-Fahrerlaubnis, die in Artikel 3 der Verordnung . . ./EWG [Dok. KOM(91) 923, dem Rat am 27. August 1991 vorgelegt] vorgesehen ist, eingetragen;
- dem Entzug der Gemeinschafts-Fahrerlaubnis.

(4) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats müssen bei einem Verstoß entweder die zwischen den Behörden des Aufnahme- und des Niederlassungsmitgliedstaats vereinbarte Sanktion verhängen oder den betreffenden Verkehrsunternehmer vor eine zuständige nationale Instanz laden.

Die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats werden über die gegebenenfalls verhängte Sanktion umgehend unterrichtet.

(5) Die in den Absätzen 2, 3 und 4 genannten Sanktionen dürfen nicht diskriminierend und müssen der Schwere der Zuwiderhandlung angemessen sein.

Artikel 7

Kontrollen der korrekten Anwendung dieser Verordnung an den Binnengrenzen der Gemeinschaft sind untersagt. Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Kontrollen müssen den in der Verordnung (EWG) Nr. 4060/89 des Rates⁹⁾ niedergelegten Bedingungen entsprechen.

Artikel 8

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

Artikel 9

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft. Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

⁹⁾ ABl. Nr. L 390 vom 30. Dezember 1989, S. 18.

Bericht an den Rat über die Ausnutzung der Straßenkabotagegenehmigungen für 1990/91

1. Einleitung

Nach der Verordnung 4059/89 wurden den Mitgliedstaaten für den Zeitraum vom 1. Juli 1990 bis zum 30. Juni 1991 15 000 für zwei Monate gültige Kabotagegenehmigungen erteilt; die Inhaber solcher Genehmigungen dürfen damit innerstaatliche Fahrten in einem beliebigen anderen Mitgliedstaat durchführen. Jeder Mitgliedstaat erhielt einen Anteil der Genehmigungen. Mit der Verordnung 296/91 wurde die Zahl der Kabotagegenehmigungen für den Zeitraum vom 1. Januar 1991 bis zum 30. Juni 1991 um 298 erhöht, um der Ausweitung des deutschen Marktes nach der Aufnahme der fünf Länder der früheren Deutschen Demokratischen Republik Rechnung zu tragen. Damit belief sich die Gesamtzahl der für die Zeit vom 1. Juli 1990 bis zum 30. Juni 1991 geltenden Genehmigungen auf 15 298 (D, 2 170; F, 1 793; I, 1 795; NL, 1 869; B, 1 322; L, 616; VK, 1 124; IRL, 595; DK, 1 282; GR, 584; E, 1 371; P, 777).

2. Bereitstellung von Daten

Nach Verordnung 4059/89 müssen die Mitgliedstaaten der Kommission nach jedem Vierteljahr innerhalb einer Frist von drei Monaten eine Übersicht übermitteln, in der die Anzahl von Tagen, Tonnen und Tonnenkilometern (tkm) der Kabotagefahrten aufgeführt sind, die ihre eigenen Güterkraftverkehrsunternehmen in jedem der anderen Mitgliedstaaten durchgeführt haben. Diese Daten ermöglichen es der Kommission, die Auswirkungen der Kabotage in bezug auf innerstaatliche Fahrten zu überwachen und nach Artikel 2 Abs. 5 und Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung zu prüfen, ob sich Kabotagefahrten in einem Mitgliedstaat unzulässig häufen.

Nach der Verordnung brauchen die Mitgliedstaaten die Kommission nicht über die für ein gegebenes Vierteljahr gültigen Kabotagegenehmigungen zu informieren. Eine derartige Unterrichtung hätte es erlaubt, die durchschnittlichen Ausnutzungsraten — Tage, Tonnen oder Tonnenkilometer — pro Vierteljahr zu berechnen und unter Zugrundelegung der Hypothese, daß schließlich alle Kabotagegenehmigungen erteilt würden, die gesamte Ausnutzung im ersten Jahr der Gültigkeit, nämlich Mitte 1990 bis Mitte 1991, abzuschätzen. Die Annahme, daß Kabotagegenehmigungen während des ganzen ersten Jahres gleich häufig erteilt wurden, wäre sicherlich unzutreffend, da die Anfangsnachfrage nach Kabotagegenehmigungen in den meisten Mitgliedstaaten wohl ziemlich niedrig lag.

3. Verfügbare Daten

Trotz einer den Mitgliedstaaten am 4. April 1991 zugesandten Mahnung und einer weiteren, die in der

Sitzung mit nationalen Sachverständigen am 15. Juli 1991 ausgesprochen wurde, werden die in der Verordnung vorgeschriebenen Fristen für die Übermittlung der Daten an die Kommission deutlich überschritten. Nach der Verordnung sollten die Daten spätestens zu folgenden Zeitpunkten eingetroffen sein:

3. Vierteljahr 1990 (III/90) 1. Januar 1991

4. Vierteljahr 1990 (IV/90) 1. April 1991

1. Vierteljahr 1991 (I/91) 1. Juli 1991.

Zum jetzigen Zeitpunkt (29. Juli 1991) sind erst folgende Daten aus den Mitgliedstaaten eingegangen:

III/90: 9/12 (D, F, I, NL, B, VK, DK, E, P)

IV/90: 8/12 (D, F, NL, B, VK, DK, E, P)

I/91: 5/12 (F, VK, DK, E, P).

Da primär Umfang und Konzentrationsgrad der Kabotagegenehmigungen in jedem Mitgliedstaat festgestellt werden sollen, ist es klar, daß dies jetzt für III/90 nur annähernd geprüft werden kann, da noch nicht für alle Güterverkehrsunternehmen in den Mitgliedstaaten Daten verfügbar sind. Die Zahlen in diesem Bericht sind daher als vorläufige Schätzungen anzusehen; diese Schätzungen sollten aktualisiert werden können, wenn dieser Bericht im Zuge der Vorbereitung eines Vorschlags für eine Straßenkabotage Regelung nach 1992 geprüft wird.

4. Wahl der Variablen für die Analyse

Die Kabotagestatistiken enthalten Angaben über Tage, Tonnen und Tonnenkilometer. Nach Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung werden davon zwei, nämlich Tage und Tonnenkilometer, als Maß für die Konzentration von Kabotagefahrten in einem einzelnen Mitgliedstaat berücksichtigt. Vor der Analyse der übermittelten Daten zunächst einige Bemerkungen zu den einzelnen Variablen.

Tage

Obwohl die Anzahl von Tagen, an denen Kabotagegenehmigungen genutzt werden, leicht festzustellen ist, treten bei der Benutzung dieses Kriteriums eine Reihe von Schwierigkeiten auf:

- i) Die Anzahl der pro Vierteljahr erteilten Genehmigungen ist unbekannt (vgl. Abschnitt 2 oben), so daß die Anzahl von Tagen, an denen Kabotagegenehmigungen hätten genutzt werden können,

zumindest auf vierteljährlicher Grundlage auch unbekannt ist. Folglich kann das Kriterium zur Feststellung der Konzentration, „ob die Anzahl von Tagen, die in einem einzelnen Mitgliedstaat genutzt wurden, 30 % der Anzahl von Tagen überschreitet, an denen die betreffenden Genehmigungen hätten genutzt werden können“ nicht auf vierteljährlicher Grundlage berechnet werden kann. Nach den bisherigen Untersuchungen erscheint es unwahrscheinlich, daß Kabotagegenehmigungen an mehr als 30 % der Tage, an denen sie hätten genutzt werden können, wirklich genutzt wurden, so daß selbst bei Durchführung aller Kabotagefahrten in nur einem einzigen Mitgliedstaat die Grenze von 30 % nicht erreicht worden wäre.

- ii) Information über die Anzahl von Tagen, an denen Fahrzeuge im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt wurden, ist nach der Richtlinie über Güterkraftverkehrsstatistiken (78/546, geändert durch 89/462) nicht verfügbar, so daß es unmöglich ist, Tage der Nutzung von Kabotagegenehmigungen mit Tagen der Nutzung von Fahrzeugen im innerstaatlichen Verkehr zu vergleichen. Dies wäre aber zur Feststellung des Kabotageanteils nötig. Selbst wenn solche Tagesdaten für die nationalen Märkte verfügbar wären, wäre deren Interpretation wegen der großen Anzahl leichter Lastfahrzeuge insbesondere in einigen Mitgliedstaaten irreführend, da Kabotagefahrten im allgemeinen von größeren Fahrzeugen durchgeführt werden (mit durchschnittlicher Beförderungsleistung von ca. 4 000 tkm täglich).

Tonnen

Information über die innerstaatlich beförderte Tonnage ist nach der Richtlinie über Güterkraftverkehrsstatistiken verfügbar, so daß die bei Kabotagefahrten beförderte Tonnage mit der im innerstaatlichen Verkehr beförderten verglichen werden kann. Wie zu erwarten war, ergibt eine Überprüfung der bisherigen Daten, daß jede Tonne im Rahmen einer Kabotagefahrt durchschnittlich wesentlich weiter befördert wird (250 km) als der Durchschnitt der innerstaatlichen Transporte (80 km), bei denen im Straßenverkehr die Kurzstrecken vorherrschen. Daraus folgt, daß die Variable „Tonnen“ zur Unterschätzung der Inzidenz der Kabotage führt.

Tonnenkilometer

Das zweite in der Verordnung festgelegte Kriterium der Konzentration betrifft die 30 %-Schwelle für die Tonnenkilometer in einem einzelnen Mitgliedstaat. Die Berechnung dieses Kriteriums auf Vierteljahresbasis bereitet keine Schwierigkeiten, wenn die statistischen Angaben über Kabotage aus allen Mitgliedstaaten eingegangen sind.

Ferner sind Daten über innerstaatlich geleistete Tonnenkilometer auch nach der Richtlinie über Güterkraftverkehrsstatistiken verfügbar, so daß bei Kabota-

gefahrten geleistete Tonnenkilometer mit denen im innerstaatlichen Verkehr verglichen werden können.

Schlußfolgerung

Tonnenkilometer ist die geeignetste Variable, und die Einzelanalyse der Statistiken über Kabotage wird sich insbesondere für die Vergleiche mit den innerstaatlichen Beförderungen auf diese Variable konzentrieren.

5. Vierteljährlich aufgeschlüsselte Gesamtausnutzung der Kabotagegenehmigungen

Der erste Teil der Analyse untersucht die Ausnutzung von Kabotagegenehmigungen nach den Angaben des berichterstattenden Mitgliedstaats (d. h. des Mitgliedstaats des Güterkraftverkehrsunternehmens) und ohne Rücksicht darauf, in welchem Mitgliedstaat die Kabotage durchgeführt wird. Die Ergebnisse für die drei Variablen Tage, Tonnen und Tonnenkilometer werden in Anhang 1 quartalsweise aufgeschlüsselt; die Ergebnisse für Tonnenkilometer sind in der folgenden Tabelle 1 aufgeführt, die auch die in einem Vierteljahr geleisteten Tonnenkilometer zu denen des vorangegangenen Quartals in Beziehung setzt.

Drittes Quartal 1990 (III/90)

Auf der Grundlage der Berichte aus neun Mitgliedstaaten beläuft sich die Gesamtkabotage auf 50,4 Mio. tkm. Diese neun Mitgliedstaaten besitzen 13 503 der 15 298 Genehmigungen; das sind 88 %. Wäre die durchschnittliche Ausnutzung in den übrigen drei Mitgliedstaaten die gleiche, so belief sich die geschätzte Gesamtkabotage im Vierteljahr III/90 auf 57,1 Mio. tkm; dieser Wert liegt wahrscheinlich zu hoch, da zwei der drei Mitgliedstaaten, die ihre Daten nicht übermittelt haben, Staaten in Randlage sind, in denen sicherlich zumindest anfangs die Ausnutzung von Kabotagegenehmigungen niedriger ist. Der korrigierte Schätzwert für III/90 beläuft sich auf 54 Mio. tkm, wobei die übermittelten Zahlen aus den neun Mitgliedstaaten einen Anteil von 93 % ausmachen.

Viertes Quartal 1990 (IV/90)

Auf der Grundlage der Berichte aus acht Mitgliedstaaten beläuft sich die Gesamtkabotage im Vierteljahr IV/90 auf 95,8 Mio. tkm, das sind etwa 90 % mehr als im Vierteljahr III/90. Der Schätzwert für alle zwölf Mitgliedstaaten beläuft sich auf 108 Mio. tkm im Vierteljahr IV/90.

Tabelle 1

Tonnenkilometer für jeden berichterstattenden Mitgliedstaat
(in 1 000)

Berichtender Mitgliedstaat	III/90	IV/90	I/91	II/91	IV/90 III/90	I/91 IV/90	II/91 I/91
D	7 831	12 530			1,60		
F	6 274	19 738	24 706		3,15	1,25	
I	0						
NL	11 934	25 870			2,17		
B	17 605	23 976			1,36		
L							
VK	915	2 529	7 681		2,76	3,04	
IRL							
DK	5 234	9 642	13 178		1,84	1,37	
GR							
E	599	1 414	2 221		2,36	2,57	
P	0	57	129		—	2,26	
EUR 12 (Schätzwert)	54 000	108 000	156 000	190 000	2,00	1,44	1,22
EUR 9	50 392						
EUR 8	50 392	95 756			1,90		
EUR 5		33 380	47 915			1,44	

Erstes Quartal 1991 (I/91)

Auf der Grundlage der Berichte aus fünf Mitgliedstaaten beträgt die Gesamtkabotage im Vierteljahr I/91 47,9 Mio. tkm, das sind 44 % mehr als im Quartal IV/90 für die gleichen fünf Mitgliedstaaten. Der Schätzwert für alle zwölf Mitgliedstaaten beläuft sich für das Quartal I/91 auf 156 Mio. tkm.

Zweites Quartal 1991 (II/91)

Obwohl noch keine Daten für II/91 übermittelt wurden, deutet die stetige Zunahme der Ausnutzung der Kabotagegenehmigungen in den ersten drei Quartalen auf einen Schätzwert von etwa 190 Mio. tkm für II/91 hin.

*Erstes Jahr der Erteilung von
Kabotagegenehmigungen, Mitte 1990—Mitte 1991*

Da nur Daten für 22 der 48 möglichen Kombinationen aus Mitgliedstaat und Quartal verfügbar sind, ist die geschätzte Ausnutzung von Kabotagegenehmigungen notwendigerweise ein vorläufiger Wert. Aufgrund der Summe der Schätzwerte für die vier Quartale wird die Gesamtkabotage für den Zeitraum von Mitte 1990 bis Mitte 1991 auf 508 Mio. tkm geschätzt. Da aber so viele Daten fehlen, sollte man besser sagen, daß sich die Kabotage für den Zeitraum von Mitte 1990 bis Mitte 1991 wahrscheinlich im Bereich von 450 bis 600 Mio. tkm bewegt. Dieser Wert ist viel niedriger als der Wert von 3 Mrd. tkm, der in dem in der Reihe „Europatransport“ veröffentlichten Bericht „Analysen und Aussichten 1989“ vorhergesagt wurde.

Vergleich mit innerstaatlichen Transporten

Die Summe der innerstaatlichen Transporte in den zwölf Mitgliedstaaten (nur gewerblicher Verkehr) kann für den Zeitraum Mitte 1990 bis Mitte 1991 auf 117,64 Mrd. tkm pro Quartal geschätzt werden (vgl. Tabelle 3). Dies wäre gegenüber 1989 eine Zunahme um etwa 5 %. Daraus folgt, daß der geschätzte Anteil der Kabotage 0,046 %, 0,092 %, 0,133 % beziehungsweise 0,162 % der innerstaatlichen Transporte in den ersten vier Quartalen der Erteilung von Kabotagegenehmigungen und 0,108 % im Gesamtzeitraum ausmacht.

**6. Gesamtausnutzung von
Kabotagegenehmigungen, aufgeschlüsselt nach
berichterstattendem Mitgliedstaat**

Aus Tabelle 1 geht hervor, daß nur relativ wenige Daten verfügbar sind. Die Interpretation solcher Tabellen über den Kabotageanteil von Unternehmen aus den einzelnen Mitgliedstaaten fällt daher schwer und kann zu falschen Schlußfolgerungen führen. Im derzeitigen Stadium sollte man sich auf ziemlich allgemeine Bemerkungen auf der Grundlage der geleisteten Tonnenkilometer beschränken.

*Transportleistungen von
Güterkraftverkehrsunternehmen aus*

NL und B: Fast die Hälfte aller Tonnenkilometer in den Quartalen III/90 und IV/90 (wobei für die Mitgliedstaaten, die keine Daten übermittelt haben, von Schätzwerten ausgegangen wird), obwohl diesen Ländern nur etwas mehr als 20 % der Kabotagegenehmigungen erteilt wurden.

F: Etwa 10 % der Tonnenkilometer im Quartal III/90 (verglichen mit 12 % der Kabotagegenehmigungen), aber ihr Anteil hat sich im Quartal IV/90 auf 17 % und im Quartal I/91 auf etwa 15 % erhöht.

D: Etwa 13 % der Tonnenkilometer im Quartal III/90 (verglichen mit 14 % der Kabotagegenehmigungen), aber der Anteil fiel im Quartal IV/90 auf 11 %.

DK: Gleichmäßig etwa 8 % der Tonnenkilometer (auch 8 % der Kabotagegenehmigungen).

VK: Langsamer Beginn mit 1,5 % der Tonnenkilometer im Quartal III/90 (verglichen mit 7 % der Kabotagegenehmigungen), aber der Anteil kletterte im Quartal IV/90 auf über 2 % und erreichte im Quartal I/91 ungefähr 4,5 %.

E: Sehr ruhiger Beginn mit 1 % der Tonnenkilometer im Quartal III/90 (verglichen mit 9 % der Kabotagegenehmigungen); der Anteil hat sich langsam aber stetig auf 1,25 % im Quartal IV/90 und etwa 1,35 % im Quartal I/91 erhöht.

P: Ausgesprochen langsamer Beginn mit nur 10 Tonnenkilometern im Quartal III/90 (verglichen mit 5 % der Kabotagegenehmigungen); etwas mehr im Quartal IV/90 und I/91, aber immer noch weniger als 0,1 % aller Tonnenkilometer, die bei Kabotagefahrten geleistet wurden.

I: Ebenfalls ein ausgesprochen langsamer Beginn, da die Erteilung der Genehmigungen nicht vor Ende Oktober begann; folglich wurden keinerlei Tonnenkilometer im Quartal III/90 berichtet.

L, IRL, GR: Bisher wurden keine Daten übermittelt.

7. Konzentration von Kabotagefahrten in den einzelnen Mitgliedstaaten

Während im ersten Teil der Analyse die Frage „wer?“ untersucht wurde, ist der zweite Teil der politisch interessanteren Frage „wo?“ gewidmet.

Auch hier ist die Analyse wegen unvollständiger Daten nur vorläufig. Doch kann für die Quartale III/90 und IV/90 davon ausgegangen werden, daß auf die neun (bzw. acht) berichterstattenden Mitgliedstaaten ungefähr 90 % der Tonnenkilometer entfielen, so daß die übrigen drei (bzw. vier) Mitgliedstaaten schon ein völlig anderes Muster von Kabotagefahrten zeigen müßten, um die Ergebnisse deutlich zu verändern.

Die ausführlichen Ergebnisse finden sich in Matrixform in Anhang 2. Sie zeigen, getrennt nach Tagen, Tonnen, Tonnenkilometern und Quartalen, wie viele Kabotagefahrten jeder Mitgliedstaat, aus dem Berichte vorliegen, in jedem anderen Mitgliedstaat durchgeführt hat.

Die Analyse konzentriert sich wiederum auf die Tonnenkilometer. Die Resultate sind in Tabelle 2 zusammengefaßt, welche den prozentualen Anteil der innerhalb jedes Mitgliedstaates geleisteten Tonnenkilometer zeigt; für III/90 und IV/90 wurden jeweils zwei Spalten aufgenommen, so daß korrekte Vergleiche zwischen einem Quartal und dem nächsten angestellt werden können. Außerdem zeigt die Tabelle für alle Mitgliedstaaten, für die das aufgrund der vorliegenden Daten möglich ist, die Verteilung innerhalb eines gegebenen Quartals.

Tabelle 2

Anzahl Tonnenkilometer, aufgeschlüsselt nach den Mitgliedstaaten, in denen die Kabotagefahrt durchgeführt wurde

Kabotage in	III/90 (9 MS)	III/90 (8 MS)	IV/90 (8 MS)	IV/90 (5 MS)	I/91 (5 MS)
D	49 %	49 %	53 %	66 %	68 %
F	14 %	14 %	9 %	5 %	10 %
I	18 %	18 %	20 %	10 %	8 %
NL	4 %	4 %	4 %	4 %	1 %
B	5 %	5 %	5 %	2 %	1 %
L	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
VK	4 %	4 %	5 %	6 %	5 %
IRL	0 %	0 %	0 %	1 %	2 %
DK	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %
GR	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
E	3 %	3 %	4 %	9 %	4 %
P	0 %	4 %	4 %	1 %	0 %
Insgesamt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Drittes Quartal 1990 (III/90)

49 % aller von neun Mitgliedstaaten berichteten Kabotagefahrten, d. h. 24,5 Mio. tkm, entfielen im Quartal III/90 auf Deutschland. Selbst wenn keine der schätzungsweise 7 % Kabotagefahrten, die von Verkehrsunternehmen der anderen drei Mitgliedstaaten durchgeführt wurden, in Deutschland stattfand, machten die Kabotagefahrten in D immer noch 46 % der Gesamtkabotage aus und lagen damit deutlich über der Schwelle von 30 %, die in der Verordnung für die Auslösung einer Untersuchung festgelegt ist. Wenn die drei anderen Mitgliedstaaten dagegen ein typisches Verteilungsmuster aufweisen und auf sie (siehe oben) tatsächlich 7 % aller Kabotagefahrten entfallen, beliefe sich die Gesamtkabotage in D auf annähernd 27 Mio. tkm für das Quartal III/90.

Die innerstaatlichen Transporte in D (gewerblicher Güterkraftverkehr) werden für den Zeitraum von Mitte 1990 bis Mitte 1991 auf 17,1 Mrd. tkm pro Quartal geschätzt, so daß die in Deutschland durchgeführten Kabotagefahrten 0,16 % des innerstaatlichen Verkehrs ausmachen. Daraus folgt, daß die Konzentration auf dem deutschen Markt zwar hoch ist, die Auswirkungen wegen der niedrigen Gesamtzahl von Kabotagefahrten jedoch gering sind.

Viertes Quartal 1990 (IV/90)

53 % aller von acht Mitgliedstaaten berichteten Kabotagefahrten wurden in Deutschland durchgeführt; das ist ein etwas höherer Prozentsatz als im vorangegangenen Quartal. In Verbindung mit der von den acht Mitgliedstaaten berichteten Zunahme der Kabotagefahrten ergibt dies 50,5 Mio. tkm Kabotage in Deutschland; diese Zahl dürfte sich wahrscheinlich auf etwa 60 Mio. tkm erhöhen, wenn die Daten aus den anderen vier Mitgliedstaaten eingegangen sind.

Die 30 %-Schwelle wird für Deutschland im Quartal IV/90 mit Sicherheit erreicht werden, doch trotz dieser Zunahme der Kabotagefahrten machten diese nur 0,53 % des innerstaatlichen Verkehrs aus.

Erstes Quartal 1991 (I/91)

Zwar wurden 68 % der berichteten Gesamtkabotage in Deutschland durchgeführt, ein Vergleich dieser Zahl mit dem Quartal IV/90 ist jedoch unzulässig, da sie sich nur auf fünf Mitgliedstaaten stützt; die entsprechende Zahl für die gleichen fünf Mitgliedstaaten im vorangegangenen Quartal ist 66 %, so daß die

ersten Anzeichen für einen weiteren leichten Zuwachs der Konzentration der Kabotage in Deutschland sprechen. Ein erster vorläufiger Schätzwert für alle Kabotagefahrten in Deutschland für dieses Quartal ist 90 Mio. tkm; dies entspräche 0,53 % des innerstaatlichen Verkehrs.

Zusammenfassung

Die bisherigen Ergebnisse deuten darauf hin, daß nach Tonnenkilometern etwa 50 % aller Kabotagefahrten in Deutschland durchgeführt werden, wobei eine langsam steigende Tendenz zu beobachten ist. Da es sich aber in absoluten Zahlen nur um wenige Kabotagefahrten handelt, sind die Auswirkungen auf den deutschen Inlandsmarkt gering, wenngleich ihr Anteil in den ersten drei Quartalen nach Beginn der Erteilung von Kabotagegenehmigungen dort von 0,16 % über 0,35 % auf (vorläufig) 0,53 % gestiegen ist.

8. Auswirkungen der Kabotage in den einzelnen Mitgliedstaaten

Wie dem vorigen Abschnitt zu entnehmen ist, konzentrieren sich etwa 50 % aller Kabotagefahrten auf Deutschland (nach Tonnenkilometern). Deutschland hat jedoch einen der größten Inlandsmärkte, so daß es möglich (wenngleich unwahrscheinlich) ist, daß die auf einen anderen Inlandsmarkt entfallenden Kabotagefahrten einen größeren Anteil dieses Inlandsmarktes ausmachen. Dies wird in Tabelle 3 untersucht, in der die Tonnenkilometer von Kabotagefahrten, die in den einzelnen Mitgliedstaaten im zweiten Halbjahr 1990 durchgeführt wurden, einem Schätzwert des inländischen Straßengüterverkehrsaufkommens im gleichen Zeitraum gegenübergestellt werden. In dieser Vergleichstabelle wurden diejenigen Mitgliedstaaten, die noch keinen Bericht über Kabotagefahrten abgegeben haben, rechnerisch nicht berücksichtigt; daher sind die Ergebnisse für Deutschland etwas niedriger als im vorangegangenen Abschnitt.

Die Ergebnisse zeigen, daß sich die Auswirkungen von Kabotagefahrten auf den belgischen Markt in der gleichen Größenordnung bewegen wie die auf den deutschen, aber daß die Auswirkungen in allen anderen Mitgliedstaaten außer Luxemburg wesentlich geringer sind. Im sehr kleinen luxemburgischen Inlandsmarkt ist der Kabotageanteil mit etwa 1 % im Quartal IV/90 recht hoch. Es ist auffallend, daß bisher keine Kabotagefahrten in Griechenland berichtet wurden.

Tabelle 3

Vergleich der Kabotagefahrten in jedem Mitgliedstaat mit den
entsprechenden innerstaatlichen Transporten
(Mio. tkm)

in	Kabotage		Inner- staatlicher Verkehr Schätzwert für ein Quartal	Kabotage/Innerstaatlicher Verkehr in %	
	III/90 (9 MS)	IV/90 (8 MS)		III/90	IV/90
D	24,8	50,4	17 100	0,15	0,30
F	7,1	8,4	17 100	0,04	0,05
I	9,1	18,9	26 100	0,03	0,07
NL	2,2	3,7	3 730	0,06	0,10
B	2,5	4,4	1 730	0,14	0,25
L	0,04	0,1	10	0,40	1,0
VK	2,1	4,4	25 400	0,008	0,02
IRL	0,2	0,4	530	0,04	0,08
DK	0,6	1,0	1 790	0,03	0,06
GR	0	0	2 530	0	0
E	1,6	3,8	20 800	0,008	0,002
P	0,1	0,3	820	0,01	0,04
EUR	50,3	94,8	117 640	0,04	0,08

Anhang 1

Cabotage performed

Cabotage effectué

Kabotagefahrten

Days / Jours / Tage		III - 90	IV - 90	I - 91	II - 91
Reporting	D	3780	5374		
Member	F	1724	4773	7207	
State	I	0			
	NL	2259	4068		
	B	2748	3523		
Etat	L				
Membre	UK	245	660	2028	
déclarant	IRL				
	DK	1001	1694	2118	
Mitglied-	GR				
Staat der	E	86	208	325	
Unternehmer	P	0	5	49	
total		11843	20305	11727	0

TONNES		III - 90	IV - 90	I - 91	II - 91
Reporting	D	45238	85922		
Member	F	21440	57541	81077	
State	I	0			
	NL	48889	101816		
	B	71078	96822		
Etat	L				
Membre	UK	4115	9462	32737	
déclarant	IRL				
	DK	26898	35121	38857	
Mitglied-	GR				
Staat der	E	1290	3014	4641	
Unternehmer	P	0	65	182	
total		218948	389763	157494	0

1000 TKM		III - 90	IV - 90	I - 91	II - 91
Reporting	D	7831	12530		
Member	F	6274	19738	24706	
State	I	0			
	NL	11934	25870		
	B	17605	23976		
Etat	L				
Membre	UK	915	2529	7681	
déclarant	IRL				
	DK	5234	9642	13178	
Mitglied-	GR				
Staat der	E	599	1414	2221	
Unternehmer	P	0	57	129	
total		50392	95756	47915	0

		Number of authorizations				Nombre d'autorisations				Anzahl der Genehmigungen				
90 - 91	D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR	
	2170	1793	1795	1869	1322	616	1124	595	1282	584	1371	777	15298	
	14%	12%	12%	12%	9%	4%	7%	4%	8%	4%	9%	5%	100%	

III - 90		Cabotage performed in :					Cabotage effectué en :				Kabotagefahrten in :				
Days/Jours/Tage		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR	
Reporting Member State	D		707	2295	258	71	0	77	0	244	0	106	22	3780	
	F	893		140	71	77	28	322	0	0	0	188	5	1724	
	I	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	NL	1210	48	198		620	0	100	0	45	0	37	1	2259	
	B	1317	687	161	485		34	57	0	0	0	7	0	2748	
Etat Membre déclarant	L														
	UK	33	63	18	33	38	0		56	0	0	4	0	245	
	IRL														
Mitglied-Staat der Unternehmer	DK	773	74	126	4	0	0	1	0		0	0	23	1001	
	GR														
	E	30	51	1	0	0	0	0	0	0	0		4	86	
	P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
total		4256	1630	2939	851	806	62	557	56	289	0	342	55	11843	

III - 90	
3780	32%
1724	15%
0	0%
2259	19%
2748	23%
	0%
245	2%
	0%
1001	8%
	0%
86	1%
0	0%
11843	100%

III - 90		4256	1630	2939	851	806	62	557	56	289	0	342	55	11843
		36%	14%	25%	7%	7%	1%	5%	0%	2%	0%	3%	0%	100%

		Number of authorizations				Nombre d'autorisations				Anzahl der Genehmigungen				
90 - 91		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR
		2170	1793	1795	1869	1322	616	1124	595	1282	584	1371	777	15298
		14%	12%	12%	12%	9%	4%	7%	4%	8%	4%	9%	5%	100%

III - 90		Cabotage performed in :					Cabotage effectué en :				Kabotagefahrten in :				
TONNES		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR	
Reporting Member State	D		7043	30073	2977	933	0	939	0	2117	0	1047	109	45238	
	F	9873		2218	695	1274	1018	4071	0	0	0	2168	123	21440	
	I	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	NL	24036	845	4501		16228	0	1620	0	855	0	802	2	48889	
	B	33904	17671	4286	11828		1981	1277	0	0	0	131	0	71078	
Etat Membre déclarant	L														
Mitglied-Staat der Unternehmer	UK	459	771	277	477	771	0		1299	0	0	61	0	4115	
	IRL														
	DK	22346	713	3700	33	0	0	3	0		0	0	103	26898	
	GR														
	E	483	714	15	0	0	0	0	0	0	0		78	1290	
	P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
	total	91101	27757	45070	16010	19206	2999	7910	1299	2972	0	4209	415	218948	

III - 90	
45238	21%
21440	10%
0	0%
48889	22%
71078	32%
	0%
4115	2%
	0%
26898	12%
	0%
1290	1%
0	0%
218948	100%

III - 90	91101	27757	45070	16010	19206	2999	7910	1299	2972	0	4209	415	218948
	42%	13%	21%	7%	9%	1%	4%	1%	1%	0%	2%	0%	100%

Number of authorizations					Nombre d'autorisations				Anzahl der Genehmigungen				
90 - 91	D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR
	2170	1793	1795	1869	1322	616	1124	595	1282	584	1371	777	15298
	14%	12%	12%	12%	9%	4%	7%	4%	8%	4%	9%	5%	100%

1000 TKM		III - 90	Cabotage performed in :					Cabotage effectué en :				Kabotagefahrten in :				EUR
			D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P		
Reporting	D			1390	5017	404	130	0	244	0	320	0	308	18		7831
	F		3336		638	102	67	32	1146	0	0	0	936	17		6274
Member	I		0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	NL		7177	432	1282		2100	0	355	0	254	0	334	0		11934
Etat	B		9712	4493	1265	1703		9	385	0	0	0	38	0		17605
	L															0
Membre	UK		188	290	39	27	164	0		184	0	0	23	0		915
	IRL															0
déclarant	DK		4215	98	901	7	0	0	0	0		0	0	13		5234
	GR															0
Mitglied-	E		198	356	6	0	0	0	0	0	0	0		39		599
	P		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0
Staat der																
Unternehmer																
total			24826	7059	9148	2243	2461	41	2130	184	574	0	1639	87		50392

III - 90	
7831	16%
6274	12%
0	0%
11934	24%
17605	35%
0	0%
915	2%
0	0%
5234	10%
0	0%
599	1%
0	0%
50392	100%

III - 90	24826	7059	9148	2243	2461	41	2130	184	574	0	1639	87	50392
	49%	14%	18%	4%	5%	0%	4%	0%	1%	0%	3%	0%	100%

	number of	D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR
90 - 91	authorizations	2170	1793	1795	1869	1322	616	1124	595	1282	584	1371	777	15298
		14%	12%	12%	12%	9%	4%	7%	4%	8%	4%	9%	5%	100%

IV - 90		Cabotage performed in :					Cabotage effectué en :				Kabotagefahrten in :				
Days/Jours/Tag		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR	
Reporting Member State	D		900	3612	307	96	4	75	0	189	0	168	23	5374	
	F	3124		411	18	256	164	440	0	0	0	349	11	4773	
	I														
	NL	2294	128	332		914	8	200	1	148	0	41	2	4068	
Etat Membre déclarant	B	1743	760	224	658		82	49	0	0	0	7	0	3523	
	L														
Mitglied-Staat der Unternehmer	UK	227	169	15	40	64	0		122	0	0	23	0	660	
	IRL														
Mitglied-Staat der Unternehmer	DK	1394	99	152	2	0	0	3	0		0	6	38	1694	
	GR														
Mitglied-Staat der Unternehmer	E	46	131	4	0	0	0	0	0	0	0		27	208	
	P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5		5	
total		8828	2187	4750	1025	1330	258	767	123	337	0	599	101	20305	

IV - 90	
5374	26%
4773	24%
	0%
4068	20%
3523	17%
	0%
660	3%
	0%
1694	8%
	0%
208	1%
5	0%
20305	100%

IV - 90	8828	2187	4750	1025	1330	258	767	123	337	0	599	101	20305
	43%	11%	23%	5%	7%	1%	4%	1%	2%	0%	3%	0%	100%

	number of	D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR
90 - 91	autho-	2170	1793	1795	1869	1322	616	1124	595	1282	584	1371	777	15298
	rizations	14%	12%	12%	12%	9%	4%	7%	4%	8%	4%	9%	5%	100%

IV - 90		Cabotage performed In :					Cabotage effectué en :					Kabotagefahrten In :				
TONNES		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR		
	D		7446	67210	4769	2010	97	1102	0	1620	0	1554	114	85922		
Reporting	F	30640		5995	217	3839	5011	6575	0	0	0	4994	270	57541		
Member	I															
State	NL	52071	2404	8637		29746	136	5139	2	2667	0	965	49	101816		
	B	47566	18019	6042	18870		4908	1277	0	0	0	140	0	96822		
Etat	L															
Membre	UK	3010	1553	298	623	1142	0		2465	0	0	371	0	9462		
déclarant	IRL															
	DK	28686	1527	4374	39	0	0	37	0		0	125	333	35121		
Mitglied-	GR															
Staat der	E	717	1828	53	0	0	0	0	0	0	0		416	3014		
Unternehmer	P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	65		65		
	total	#####	32777	92609	24518	36737	10152	14130	2467	4287	0	8214	1182	389763		

IV - 90			
		85922	22%
		57541	15%
			0%
		101816	26%
		96822	25%
			0%
		9462	2%
			0%
		35121	9%
			0%
		3014	1%
		65	0%
		389763	100%

IV - 90	#####	32777	92609	24518	36737	10152	14130	2467	4287	0	8214	1182	389763	
		42%	8%	24%	6%	9%	3%	4%	1%	1%	0%	2%	0%	100%

90-91	number of authorizations	D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR
		2170	1793	1795	1869	1322	616	1124	595	1282	584	1371	777	15298
		14%	12%	12%	12%	9%	4%	7%	4%	8%	4%	9%	5%	100%

IV - 90		Cabotage performed in :					Cabotage effectué en :				Kabotagefahrten in :				
1 000 TKM		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR	
Reporting Member State Etat Membre déclarant Mitglied-Staat der Unternehmer	D		829	10069	604	134	6	333	0	239	0	291	25	12530	
	F	12459		2229	25	425	63	2016	0	0	0	2499	22	19738	
	I														
	NL	15489	1128	2717		3649	28	1604	2	774	0	474	5	25870	
	B	12851	4653	2941	3011		7	452	0	0	0	61	0	23976	
	L														
	UK	912	691	41	47	174	0		420	0	0	244	0	2529	
	IRL														
	DK	8415	179	881	4	0	0	9	0		0	131	23	9642	
	GR														
	E	286	917	21	0	0	0	0	0	0	0		190	1414	
	P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57		57	
	total	50412	8397	18899	3691	4382	104	4414	422	1013	0	3757	265	95756	

IV - 90	
12530	13%
19738	21%
	0%
25870	27%
23976	25%
	0%
2529	3%
	0%
9642	10%
	0%
1414	1%
57	0%
95756	100%

IV - 90	50412	8397	18899	3691	4382	104	4414	422	1013	0	3757	265	95756
	53%	9%	20%	4%	5%	0%	5%	0%	1%	0%	4%	0%	100%

number of	D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR
90 - 91	2170	1793	1795	1869	1322	616	1124	595	1282	584	1371	777	15298
authorizations	14%	12%	12%	12%	9%	4%	7%	4%	8%	4%	9%	5%	100%

1 - 91		Cabotage performed in :					Cabotage effectué en :				Kabotagefahrten in :				EUR
Days/Jours/Tage		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P		
Reporting Member State	D														
	F	5490		288	53	321	234	530	0	0	0	290	1	7207	
	I														
	NL														
	B														
Etat Membre déclarant	L														
	UK	730	509	97	84	132	0		454	0	0	22	0	2028	
	IRL														
Mitglied-Staat der Unternehmer	DK	1724	132	173	12	1	0	7	0		0	2	67	2118	
	GR														
	E	42	259	3	0	0	0	0	0	0	0		21	325	
	P	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	42		49	
total		7986	907	561	149	454	234	537	454	0	0	356	89	11727	

1 - 91			
		0%	
7207	61%		
	0%		
	0%		
	0%		
2028	17%		
	0%		
2118	18%		
	0%		
325	3%		
49	0%		
11727	100%		

1 - 91	7986	907	561	149	454	234	537	454	0	0	356	89	11727
	68%	8%	5%	1%	4%	2%	5%	4%	0%	0%	3%	1%	100%

	number of	D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR
90 - 91	authorizations	2170	1793	1795	1869	1322	616	1124	595	1282	584	1371	777	15298
		14%	12%	12%	12%	9%	4%	7%	4%	8%	4%	9%	5%	100%

I - 91		Cabotage performed In :					Cabotage effectué en :				Kabotagefahrten in :				
TONNES		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR	
Reporting Member State	D														
	F	52040		6085	445	3865	5749	8776	0	0	0	4098	19	81077	
	I														
	NL														
	B														
Etat Membre déclarant	L														
	UK	8590	10126	2244	1372	2065	0		7641	0	0	699	0	32737	
	IRL														
Mitglied-Staat der Unternehmer	DK	31528	2294	4250	155	20	0	50	0		0	22	538	38857	
	GR														
	E	651	3602	40	0	0	0	0	0	0	0		348	4641	
	P	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	160		182	
	total	92809	16044	12619	1972	5950	5749	8826	7641	0	0	4979	905	157494	

I - 91	
	0%
81077	51%
	0%
	0%
	0%
	0%
32737	21%
	0%
38857	25%
	0%
4641	3%
182	0%
157494	100%

I - 91	92809	16044	12619	1972	5950	5749	8826	7641	0	0	4979	905	157494
	59%	10%	8%	1%	4%	4%	6%	5%	0%	0%	3%	1%	100%

	number of	D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR
90 - 91	authorizations	2170	1793	1795	1869	1322	616	1124	595	1282	584	1371	777	15298
		14%	12%	12%	12%	9%	4%	7%	4%	8%	4%	9%	5%	100%

I - 91		Cabotage performed in :				Cabotage effectué en :				Kabotagefahrten in :				EUR
1 000 TKM		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	
Reporting Member State	D													
	F	18232		1778	92	448	36	2340	0	0	0	1774	6	24706
	I													
	NL													
	B													
	L													
	UK	2179	2881	952	129	258	0		1187	0	0	95	0	7681
	IRL													
	DK	11750	279	1041	22	2	0	15	0		0	15	54	13178
	GR													
Mitglied-Staat der Unternehmer	E	269	1794	17	0	0	0	0	0	0	0		141	2221
	P	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	114		129
	total	32430	4969	3788	243	708	36	2355	1187	0	0	1998	201	47915

I - 91		
		0%
24706	52%	
	0%	
	0%	
	0%	
	0%	
7681	16%	
	0%	
13178	28%	
	0%	
2221	5%	
129	0%	
47915	100%	

I - 91	32430	4969	3788	243	708	36	2355	1187	0	0	1998	201	47915
	68%	10%	8%	1%	1%	0%	5%	2%	0%	0%	4%	0%	100%

Erwartete Auswirkungen der vorgeschlagenen Verordnung auf die Unternehmen im allgemeinen und die kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) im besonderen

Titel der vorgeschlagenen Verordnung: Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur endgültigen Regelung der Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind

Der Vorschlag

1. Ist eingedenk des Subsidiaritätsprinzips eine gemeinschaftliche Rechtsvorschrift in diesem Bereich erforderlich? Welches ist ihr Hauptzweck?

Eine gemeinschaftliche Rechtsvorschrift ist erforderlich, um den Zugang nichtansässiger Verkehrsunternehmer zu den innerstaatlichen Verkehrsmärkten einheitlich zu regeln.

Durch die vorgeschlagene Verordnung würde(n) vor allem

- für den darin bezeichneten Verkehr die Dienstleistungsfreiheit (Gleichbehandlung der Verkehrsunternehmer) verwirklicht;
- die Zulassung nichtansässiger Verkehrsunternehmer zum innerstaatlichen Verkehr geregelt;
- das Kabotagekontingent und die mengenmäßigen Beschränkungen aufgehoben.

Die Auswirkungen auf die Unternehmen

2. Wer wäre von der vorgeschlagenen Verordnung betroffen?

- Welche Wirtschaftszweige?

In erster Linie die Verkehrsunternehmer; in zweiter Linie die (vorgelagerten) Verlader und Spediteure sowie die (nachgelagerten) Endverbraucher.

- Welche Unternehmensgrößen?

Der KMU-Anteil im Güterkraftverkehr ist hoch ($\pm 80\%$).

- Konzentrieren sich diese Unternehmen in bestimmten Gebieten der Gemeinschaft?

Nein.

3. Welche Maßnahmen müßten die Unternehmen ergreifen, um der vorgeschlagenen Verordnung nachzukommen?

Sie müßten den qualitativen Anforderungen für den Zugang zum Markt grenzüberschreitender Beförderungen genügen und Inhaber einer gemeinschaftlichen Verkehrsunternehmerlizenz sein; diese einheitliche und nicht kontingentierte Lizenz soll die kontingentierten Kabotagegenehmigungen ablösen.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen dürfte die vorgeschlagene Verordnung haben?

- Für die Beschäftigung?

Keine.

- Für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?

Keine.

- Für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen?

Eine stärkere Öffnung des Marktes würde dazu beitragen, die Wettbewerbs- und die Leistungsfähigkeit des Güterkraftverkehrsgewerbes zu verbessern.

5. Enthält die vorgeschlagene Verordnung Sonderbestimmungen für KMU (geringere oder andere Anforderungen)?

Nein.

Anhörung

6. Aufzählung der Organisationen, die am 15. Juli 1991 zu dem Vorschlag gehört wurden, und Kernpunkte ihrer Stellungnahmen:

- Die IRU (Internationale Straßentransportunion) hat sich für eine Beibehaltung des Kabotagekontingents ausgesprochen. Dieses Kontingent soll jährlich, dem Marktbedarf entsprechend und soweit es die Gegebenheiten erlauben, aufgestockt werden. Dank dieses stufenweisen Vorgehens dürfte sich parallel dazu eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen erreichen lassen.

- CLECAT (Spediteure) und EUROCHAMBRES (Industrie- und Handelskammern) sind der Ansicht, daß die endgültige Kabotageregelung mit den Verpflichtungen aus dem Vertrag vereinbar sein muß. Vor Einführung der Kabotagefreiheit sei jedoch eine kurze Zeitspanne von einigen Jahren unverzichtbar, damit der Übergang zur endgültigen Regelung schrittweise erfolgen und die Wettbewerbsbedingungen angeglichen werden könnten.

- Die UNICE (Verlader) würde eine Liberalisierung der Kabotage ab 1. Januar 1993 begrüßen.

KOM(91) 377 endg.

DOKUMENTE

DE

07

Katalognummer: CB-CO-91-500-DE-C

ISBN 92-77-77444-4

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg

Bericht der Abgeordneten Elke Ferner

- I. Der Deutsche Bundestag hat die Vorlage am 13. März 1992 (Drucksache 12/2257, Nr. 3.64) dem Ausschuß für Verkehr gemäß § 93 GO-BT zur Beratung überwiesen. Dieser hat sie in seinen Sitzungen am 18. März, 29. April und 3. Juni 1992 behandelt.
- II. 1. Die Verordnung regelt den Kabotageverkehr ab dem 1. Januar 1993, da die geltende Regelung zum 31. Dezember 1992 auslaufen wird. Zur Zeit ist die Zahl der an gebietsfremde Kraftverkehrsunternehmer auszugebenden Genehmigungen zur Durchführung von reinen Binnentransporten (Kabotagegenehmigungen) beschränkt. Durch die Verordnung soll künftig den nicht in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen Kraftverkehrsunternehmen der freie Zugang zum deutschen Kabotagemarkt ohne mengenmäßige Beschränkungen eröffnet werden.
2. Eine solche Freigabe der Kabotage ohne eine gleichzeitige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen ist abzulehnen. Sie würde zu einer unzumutbaren, teilweise existenzgefährdenden Beeinträchtigung der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen führen. Dabei muß der Zusammenhang zwischen Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer und Anlastung der Wegekosten gesehen werden. Die deutschen Unternehmen sind durch die im Vergleich zu anderen Staaten hohe Kraftfahrzeugsteuer bereits eindeutig benachteiligt. Andererseits können ausländische Fahrzeuge die Straßen des Transitlandes Bundesrepublik Deutschland benutzen, ohne daß dafür eine Gebühr entrichtet werden muß. Insoweit hat das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 19. Mai 1992 zur Schwerverkehrsabgabe dauerlicherweise einen Schritt zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zunächst verhindert.
3. Der Ausschuß hat deshalb in seiner Beschlussempfehlung unter Nummer 1 die Verordnung zum dringenden Schutz der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmer abgelehnt, um deren ungerechtfertigte Benachteiligung nicht weiter zu vergrößern, und unter Nummer 3 auf den engen und unverzichtbaren Zusammenhang zwischen Deregulierung im Verkehrsmarkt und Fiskalharmonisierung hingewiesen. Im Ausschuß wurde erkennbar, daß notfalls eine nationale Lösung des Problems gefunden werden müsse.
- III. 1. Im Zusammenhang mit der Behandlung der Verordnung hat sich der Ausschuß durch das

Bundesministerium für Verkehr fortlaufend über den Stand und die weitere Entwicklung der Verhandlungen auf europäischer Ebene unterrichten lassen.

Demnach ist im EG-Verkehrsministerrat am 26./27. März 1992 über folgenden Kompromiß der portugiesischen Präsidentschaft verhandelt worden:

- zunächst Beibehaltung eines Kontingents von Genehmigungen mit einer Gültigkeitsdauer von zwei Monaten, jedoch Aufstockung auf 25 000 Genehmigungen zum 1. Januar 1993, danach weitere jährliche Aufstockung um 25 % bis Ende 1995;
- zusätzlich Freigabe der Anschlußkabotage zum 1. Januar 1993, soweit sie innerhalb von sieben Tagen nach einem grenzüberschreitenden Transport durchgeführt wird;
- ab 1. Januar 1996 völlige Freigabe der Kabotage.

Der Bundesminister für Verkehr hat diesen Kompromißvorschlag abgelehnt. Er bestand weiterhin auf einem Gleichschritt zwischen der Freigabe der Kabotage und der Angleichung insbesondere der fiskalischen Wettbewerbsbedingungen und erklärte allenfalls eine maßvolle jährliche Aufstockung des Kabotagekontingents für verhandlungsfähig. Die Freigabe der Anschlußkabotage zum 1. Januar 1993 lehnte er mit der Begründung ab, daß dies praktisch einer Freigabe der Kabotage gleichkomme.

2. Der Ausschuß stimmt der Auffassung des Bundesministers für Verkehr zu und hat deshalb unter Nummer 2 seiner Beschlussempfehlung auch den Kompromißvorschlag der portugiesischen Präsidentschaft abgelehnt.

Angesichts der trotz zahlreicher Verhandlungen fehlenden Fortschritte und der Bedeutung des Themas für den deutschen Güterkraftverkehr hat er die unter Nummer 4 dargestellte Aufforderung an die Bundesregierung empfohlen, um nunmehr zügig zu einer auch den deutschen Interessen entsprechenden Lösung zu gelangen.

- IV. Der Ausschuß hat die Beschlussempfehlung einstimmig bei Abwesenheit der Vertreter der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS/Linke Liste gefaßt.

Bonn, den 3. Juni 1992

Elke Ferner

Berichterstatlerin

