

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

zu dem Gesetzentwurf der Fraktion der SPD
— Drucksache 12/6284 —

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr (Tarifaufhebungsgesetz — TAufhG)

A. Problem

Das Tarifaufhebungsgesetz regelt u. a. die Aufhebung der Tarifbindung für die Binnenschifffahrt zum 1. Januar 1994, um durch eine freie Preisbildung die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Transportgewerbes im Binnenmarkt zu sichern.

Entgegen früheren Erwartungen halten Belgien, die Niederlande und Frankreich an Marktkontrollinstrumenten fest. Hierzu zählt vor allem das sog. Tour-de-Rôle-System. Hieraus resultieren Wettbewerbsverzerrungen, die die ohnehin schwierige wirtschaftliche Situation der deutschen Binnenschifffahrt noch verschlechtern.

B. Lösung

Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt **mehrheitlich**, den Gesetzentwurf der Fraktion der SPD abzulehnen.

Der Gesetzentwurf sieht vor, daß die die Binnenschifffahrt betreffenden Gesetze und Verordnungen erst zum 31. Dezember 1999 außer Kraft treten.

C. Alternativen

Annahme des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf — Drucksache 12/6284 — abzulehnen.

Bonn, den 8. Dezember 1993

Der Ausschuß für Verkehr**Dr. Dionys Jobst**

Vorsitzender

Ferdi Tillmann

Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Ferdi Tillmann

1. Der Gesetzentwurf der Fraktion der SPD — Drucksache 12/6284 — ist vom Deutschen Bundestag in seiner 196. Sitzung vom 2. Dezember 1993 in erster Lesung ohne Aussprache beraten und zur Federführung dem Ausschuß für Verkehr und zur Mitberatung dem Ausschuß für Wirtschaft überwiesen worden.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat den Gesetzentwurf in seiner 66. Sitzung vom 8. Dezember 1993 mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Mitglieder der Fraktion der SPD und bei Abwesenheit des Mitglieds der Gruppe der PDS/Linke Liste abgelehnt. Im übrigen macht der Ausschuß für Wirtschaft darauf aufmerksam, daß negative Struktureffekte im mittelständischen Gewerbe der Binnenschifffahrt zu befürchten sind. Er regt deshalb an, den europäischen Harmonisierungsaspekt bei der Beratung des Gesetzentwurfs zu berücksichtigen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Gesetzentwurf ebenfalls am 8. Dezember 1993 behandelt und empfiehlt dem Plenum dessen Ablehnung mit der Mehrheit der Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und einer Stimme aus der Fraktion der CDU/CSU bei drei Enthaltungen aus der Fraktion der CDU/CSU und bei Abwesenheit der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste.

2. Der Gesetzentwurf der Fraktion der SPD zielt darauf ab, das Tarifaufhebungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489) dahin gehend zu ändern, daß die die Binnenschifffahrt betreffenden Vorschriften nicht — wie bisher vorgesehen — zum 31. Dezember 1993, sondern erst mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft treten. Damit soll für die Binnenschifffahrt am bisherigen Tarifbildungsverfahren festgehalten werden, um einen Ausgleich für die wettbewerbsverzerrenden Marktordnungsinstrumente in den Nachbarländern (insbesondere Tour-de-Rôle-System) zu schaffen und der deutschen Binnenschifffahrt angesichts der prekären wirtschaftlichen Lage eine Soforthilfe zu gewähren. Der Gesetzentwurf stellt auch darauf ab, daß der Europäische Gerichtshof mit Urteil vom 17. November 1993 das bisherige deutsche Tarifbildungsrecht mit Gemeinschaftsrecht für vereinbar erklärt hat.
3. Die Ausschlußmehrheit lehnt den Gesetzentwurf ab, da er keine wirksame Hilfe für die deutsche Binnenschifffahrt darstelle, deren prekäre wirtschaftliche Lage nicht verkannt werde. Das Tarifaufhebungsgesetz sei Ausdruck der auch im Hinblick auf den Binnenmarkt erforderlichen Maßnahmen zur Deregulierung und Liberalisierung.

Maßnahmen zur Unterstützung der deutschen Binnenwirtschaft und zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen im Verhältnis zum Ausland müßten auf andere Weise als durch die Beibehaltung der Tarifbindung getroffen werden. In erster Linie seien die Bemühungen fortzusetzen, das Tour-de-Rôle-System zu beseitigen. Insoweit kämen neben intensiven Verhandlungen auf europäischer Ebene eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof wegen Verletzung des Diskriminierungsverbots, aber auch eine Aussetzung der bisher zum 1. Januar 1995 vorgesehenen Freigabe der Kabotage in Betracht. Ohnehin müsse zu einem wirksamen Junktim von Liberalisierung und Harmonisierung zurückgekehrt werden.

Weitere mögliche Maßnahmen seien Verbesserungen der EG-Abwrackaktion, die Aussetzung bzw. Einschränkung des EG-Mandats für multilaterale Verkehrsabkommen mit Polen und den Donaufstaaten, eine wirksame Überwachung der bilateralen Verträge mit den östlichen Nachbarstaaten, der Erlass einer Rechtsverordnung zu Lade- und Löschenzeitenregelung sowie die bereits im Ausschuß verabschiedete gesetzliche Festlegung der Höhe der Liegegelder. Bei der EU sei die Einberufung einer Sachverständigen-Gruppe zur vertieften Untersuchung der Probleme der Binnenschifffahrt anzustreben. Daneben seien die Ergebnisse einer demnächst vorliegenden Untersuchung der Bundesregierung zu sozialen und steuerrechtlichen Nachteilen „Rund um das Schiff“ in die weiteren Beratungen einzubeziehen und insoweit nach Abhilfen zu suchen.

Die vorgeschlagene Aussetzung des Inkrafttretens werde die Wettbewerbschancen der Binnenschifffahrt nicht sichern, da damit gerechnet werden müsse, daß von anderer Seite die Tarife unterboten würden. Zudem werfe eine auf die Binnenschifffahrt beschränkte Aussetzung die Frage der Gleichbehandlung im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern, insbesondere zum Güterkraftverkehr auf. In diesem Zusammenhang seien auch die bereits bestehenden Vorteile des Verkehrsträgers Binnenschiff in Gestalt der Mineralölsteuerfreiheit, niedrigen Kanalgebühren und der gebührenfreien Nutzung der Schifffahrtsstraße Rhein zu berücksichtigen. Darüber hinaus würde das Beibehalten fester Tarife die bestehenden Konkurrenz Nachteile der Seehäfen im Verhältnis zu den Rheinmündungshäfen andauern lassen.

Die Ausschlußminderheit sieht in der Aussetzung eine notwendige Soforthilfe für die deutsche Binnenschifffahrt und bekräftigt die im Gesetzentwurf niedergelegte Zielsetzung. Die im übrigen vorgeschlagenen Maßnahmen seien nicht geeignet, kurzfristig in der existenzbedrohenden Krise insbesondere aufgrund der Wettbewerbsverzerrungen

im Verhältnis zu den Nachbarländern einen Ausgleich zu schaffen. Ein zwischen 40 bis 60 % anzusetzender Anteil bei festen Tarifen werde als existenzsichernde Grundlage wirken können, um den Wettbewerbsvorteilen, z. B. in Gestalt des Tour-de-Rôle-Systems und anderer Maßnahmen mit Subventionscharakter, zu begegnen. Der Hinweis auf andere Verkehrsträger stehe einer auf die Binnenschiffahrt begrenzten Aussetzung nicht entgegen, da z. B. der Güterkraftverkehr anders als die Binnenschiffahrt durch „Ausflaggen“ die Chance besitze, seine Position im Wettbewerb zu stärken. Zudem sei der Harmonisierungsprozeß im Bereich dieses Verkehrsträgers schon weiter fortgeschritten.

Im übrigen dürfe es nicht angehen, daß die Bundesrepublik Deutschland liberalisiere, während

die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union die erforderlichen Harmonisierungsschritte nicht nachvollzögen. Das Tarifaufhebungsgesetz sei gerade unter der Prämisse verabschiedet worden, daß Wettbewerbsverzerrungen beseitigt würden.

Auch gemeinschaftsrechtlich stünden der vorgeschlagenen Aussetzung keine Bedenken entgegen, da der Europäische Gerichtshof das deutsche Tarifbildungsrecht gebilligt habe.

Eine Stimmenthaltung wurde ausdrücklich mit dem Subventionscharakter des Tour-de-Rôle-Systems begründet, da hieraus eine Gewinnmarge resultiere, die erst die Voraussetzungen zum Anbieten niedriger Tarife in Deutschland schaffe.

Bonn, den 8. Dezember 1993

Ferdi Tillmann

Berichterstatter