

Unterrichtung durch das Europäische Parlament

Entschließung zum Bericht des Untersuchungsausschusses über den Güterkraftverkehr im Binnenmarkt vom Juli 1994

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

- gestützt auf Artikel 40 Abs. 5 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Untersuchungsausschusses über den Güterkraftverkehr, der der Kommission am 6. Juli 1994 vorgelegt wurde,
 - in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik [KOM (92) 494], der Schlußfolgerungen des Rates vom 8. Juni 1993 zum Weißbuch und unter Hinweis auf die Entschließungen des Parlaments vom 27. Mai 1993 zum Weißbuch⁽¹⁾ und vom 18. Januar 1994 zur künftigen Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik⁽²⁾,
- A. in Anbetracht der tiefen Krise des Güterkraftverkehrs in der Europäischen Union, wovon eine Ursache die zunehmenden Schwierigkeiten bei diesem Verkehrsträger sind, auf den bislang in Europa so stark gesetzt wurde,
- B. in der Erwägung, daß die Unternehmer zunehmend auf die „just-in-time“-Beförderung setzen und ihre Lagerbestände drastisch verringern, was gewaltige Auswirkungen auf den Verkehr hat,
- C. in der Erwägung, daß die Vollendung des Einheitlichen Binnenmarkts und der Prozeß der Liberalisierung und der Gewährung des Marktzugangs in dem Sektor bislang nicht von ausreichenden angemessenen Förderungsmaßnahmen begleitet wurde,
- D. bestürzt über die im Bericht des Untersuchungsausschusses gelieferten Daten betreffend Betrugsfälle und Verstöße bei der Anwendung der Gemeinschaftsrechtsvorschriften in einem Bereich, der sehr anfällig ist, was die Sicherheit angeht,

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 176 vom 28. Juni 1993, S. 164.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 44 vom 14. Februar 1994, S. 53.

- E. in der Erwägung, daß gemäß den jüngsten Empfehlungen der Kommission ein dringender Bedarf besteht, eine Ausgewogenheit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wiederherzustellen, um zu einem intermodalen System zu gelangen, das den Erfordernissen im sozialen Bereich, in Umweltschutzfragen, im Bereich Sicherung der Lebensqualität der Menschen und Einsparung von Energie gerecht wird,
- F. unter nachdrücklichem Hinweis auf die Notwendigkeit, eine Infrastruktur zu wählen, die in Übereinstimmung steht mit der neuen Verkehrspolitik, wie sie in dem obengenannten Weißbuch der Kommission konzipiert wurde,
- G. in der Erwägung, daß zur Lösung der Probleme im Straßenkraftverkehr in Europa Maßnahmen vonnöten sind, die sich nicht nur mit der Nachfrage, sondern auch mit dem Angebot befassen,
- H. in der Erwägung, daß die Rechtsvorschriften die technische Entwicklung fördern und nicht hemmen sollten,
- I. unter Hinweis auf die Rolle der Mitgliedstaaten und der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften im Straßenverkehrssektor, insbesondere was die Kontrollen anbelangt,
- J. unter Hinweis auf die zahlreichen Kooperations- und Assoziierungsabkommen zwischen der EU und Drittländern, insbesondere den Ländern Mittel- und Osteuropas, und deren mögliche Auswirkungen auf den Verkehrssektor und den Zugang zu den einschlägigen Märkten,
1. hält es für ganz wichtig, daß die Definition der Güterbeförderungspolitik der EU sich einen weiteren Horizont steckt als die Vollendung des Binnenmarktes;
 2. fordert die Kommission auf, so rasch wie möglich ein Aktionsprogramm für den Güterkraftverkehr auf der Grundlage des Berichts des Untersuchungsausschusses auszuarbeiten, und betont die Notwendigkeit, Verkehrsträgern Vorrang einzuräumen, die weniger umweltschädigend sind;
 3. fordert die Kommission und den Rat auf, unter die Themen der nächsten Regierungskonferenz im Jahr 1996 den Punkt „einheitliches Rahmengesetzwerk für Verkehr und Infrastruktur im 21. Jahrhundert“ aufzunehmen;
 4. betont, daß der Grundsatz der freien Wahl für den Nutzer nicht aus der Krise im Güterkraftverkehr herausführt, wenn dies nicht von positiven Maßnahmen begleitet wird;
 5. hält es daher für notwendig, Bestimmungen und Harmonisierungsmaßnahmen zu verabschieden, um den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern vom technischen, steuerlichen und sozialen Gesichtspunkt aus fair zu gestalten, wobei sicherzustellen ist, daß die Infrastrukturkosten angelastet, die Investitionen in Infrastruktur finanziert und vor allem die externen Umwelt- und sozialen Kosten internalisiert und angelastet werden;
 6. fordert die Kommission auf, Marktsegmente auszuweisen auf der Grundlage des Potentials für die Verlagerung von einem Verkehrsträger auf einen anderen, Kosten auszuweisen und anzulasten entsprechend der Intensität der Nutzung der Infrastruktur, zu versuchen, eine Methode zu finden, um die Kapazität an kritischen Punkten des Systems zu steuern, im

Verein mit der Bereitstellung alternativer Systeme, Forschungsanreize zu schaffen für die Entwicklung umweltverträglicherer Motoren, Fahrzeuge und Treibstoffe durch die Ergreifung strengerer Maßnahmen, eine bessere Auslastung der einzelnen Fahrzeuge zu fördern durch Verringerung der Zahl der Leerfahrten, unter anderem durch die Entwicklung entsprechender Informationssysteme, und eine Überarbeitung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 vorzusehen, die unter anderem eine realistischere und flexible Definition der „Arbeitszeit“ beinhaltet;

7. fordert den Rat, die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern ein geeignetes Überwachungssystem zur Verhütung von Betrugsfällen und Verstößen gegen die Rechtsvorschriften im Bereich der Güterbeförderung zu schaffen; betont, daß unbedingt klare Signale des politischen Willens in diesem Sinne gegeben werden müssen, hält es jedoch für wichtig, daß gleichzeitig eine Strukturreform des Sektors mit demselben Ziel durchgeführt werden muß;
8. stimmt mit dem Untersuchungsausschuß darin überein, daß die Stilllegung eines Fahrzeugs oft die wirksamste Art ist, Verstöße gegen Rechtsvorschriften zu verhindern, insbesondere wo es um die Sicherheit geht;
9. betont, daß Spediteure, gleichgültig ob sie für Rechnung anderer oder selbständig arbeiten, häufig die ersten Opfer des unfairen Wettbewerbsystems im Straßenverkehr sind, und weist auf die Schwierigkeiten hin, mit denen kleine und mittlere Unternehmen in diesem Sektor zu kämpfen haben, angesichts des Prozesses der Liberalisierung, da ein Trend zu sinkenden Preisen im Straßenverkehrssektor besteht, während die Kosten dieselben bleiben;
10. unterstreicht, daß die Entwicklung des Güterkraftverkehrssektors von einer größeren Wettbewerbsfähigkeit und einer stärkeren Liberalisierung der Binnenschifffahrt und des Eisenbahnsektors abhängig ist sowie davon, daß diese beiden Sektoren über moderne und technisch angemessene Infrastrukturen verfügen;
11. fordert die Kommission auf, insbesondere die Vereinheitlichung der Berufsausbildung zu fördern, wobei hohe Sicherheitsstandards anzusetzen sind, und zu versuchen, einen Unterstützungsplan für die Umstrukturierung des Markts nach der Liberalisierung unter Sicherstellung eines wirksamen Überwachungssystems auszuarbeiten;
12. fordert die Kommission auf, Forschung und technologische Entwicklung im Verkehrssektor zu verbessern, insbesondere was die Anwendung von telematischen und Kommunikationssystemen zur Verhütung von Betrugsfällen anbelangt;
13. vertritt die Ansicht, daß die Ausarbeitung von nur einen Verkehrsträger betreffenden Leitplänen für Verkehrsnetze, sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene, dazu führt, daß der intermodale Verkehr eine rein theoretische Angelegenheit bleibt, und ist der Ansicht, daß ein effizienter und dauerhafter intermodaler Ansatz auf kohärente Entscheidungen hinsichtlich der Infrastrukturnetze und der Interoperabilität gegründet sein muß;
14. bekräftigt, was die Beziehungen zu den Drittländern anbelangt, die Notwendigkeit, schrittweise und in Übereinstimmung mit den allgemeinen

Prinzipien der gemeinsamen Verkehrspolitik und einer umweltverträglichen Mobilität voranzugehen; ist ferner der Ansicht, daß die Rolle des Verkehrssektors in Kooperationsabkommen bzw. Europa-Abkommen präzisiert und gestärkt werden muß; hält es für wichtig, daß die Rolle der Europäischen Union in den internationalen Verkehrsorganisationen gestärkt wird;

15. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschliebung dem Rat, der Kommission, den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten und der Bewerberländer, der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (EKVM), der VN-Wirtschaftskommission für Europa, der Internationalen Straßentransportunion (IRU) und dem Komitee der Gewerkschaften der Arbeitnehmer im Verkehrsbereich in der Europäischen Gemeinschaft zu übermitteln.

Enrico VINCI
Generalsekretär

David MARTIN
Vizepräsident