

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article

Noch immer Mehrgleisigkeit im Europaverkehr

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1964) : Noch immer Mehrgleisigkeit im Europaverkehr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 44, Iss. 6, pp. 224-232

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/133397>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Noch immer Mehrgleisigkeit im Europaverkehr

Mit den folgenden vier Beiträgen des „Zeitgespräch“ ist beabsichtigt, einen Eindruck vom gegenwärtigen Stand der Diskussion um die z. Z. vornehmlichen Anliegen der gemeinsamen Verkehrspolitik innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zu vermitteln. Verfasser der Beiträge sind anerkannte Experten, deren Tätigkeit z. T. im Dienste der übernationalen Bemühungen um die Integration der europäischen Verkehrspolitiken steht. Während mit der ersten Glosse versucht wird, den ideologischen Hintergrund zu durchleuchten und so die Frage zu beantworten, weshalb die nationalen Widerstände gegenüber der gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik bisher schwer zu durchbrechen waren, widmen sich die folgenden Beiträge hauptsächlich Detailfragen aus dem Aktionsprogramm der EWG-Kommission. Die Schwerpunkte liegen in der Behandlung der steuerpolitischen Harmonisierung, der Gemeinschaftskontingentierung für den Güterkraftverkehr, der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und der Margentarifizierung.

Unheilsame Verzögerungstaktik aus nationalen Interessen

Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft ist auf dem Sektor der gemeinsamen Verkehrspolitik einer auf dem Reißbrett recht zufriedenstellend konzipierten Reiselimousine vergleichbar, die sich anschickt, auf die Testfahrt zu gehen, deren sechs Insassen aber für jeweils unterschiedliche Fahrrichtungen, Geschwindigkeiten und Beschleunigungen plädieren. Augenscheinlich ist ihnen jedoch eines gemeinsam: Der Wille, die überdimensionierten und jedwedem leicht zugänglichen Bremsen zu betätigen, sobald sich jemand anschickt, die Fahrt zu beginnen.

Grünes Licht bleibt unbeachtet

In der Tat: Die gemeinsame europäische Verkehrspolitik hat zwar seit geraumer Zeit grünes Licht, doch fehlt ihr die motorische Kraft. Das ist erstaunlich und erklärlich zugleich. Man wird des Briten Aldous Huxley pointierte Sentenz, daß nämlich die ganze Tätigkeit des Menschen darin bestehe, Teile der Materie von einem Teil des Erdballs an einen anderen Ort zu transportieren, als einen zutreffenden Aphorismus betrachten müssen, zeigt er doch die Bedeutung des Verkehrswesens für die Entfaltung der Menschheit.

Was sich aber dergestalt mit Hilfe jener Branche in Jahrzehnten und Jahrhunderten kräftig entfaltet hat, zeigt eine Eigengesetzlichkeit und ein Beharrungsvermögen,

die es selbst dem Eingeweihten rätselhaft erscheinen lassen, wie eine gemeinsame europäische Verkehrspolitik realisiert werden soll. Nach der Euphorie der fünfziger Jahre jammert heute manch einer jener Zeit nach, als jedes Verkehrssystem so lange in Ordnung war oder aber mit interventionistischen Eingriffen leicht in Ordnung zu bringen war, wie es mit den anderen nicht oder nur in Teilbereichen sporadisch in Berührung kam.

Wettbewerb ohne Diskriminierung

Die EWG-Kommission, ohnehin gehemmt durch die recht vage formulierten und in ihrem Primat umstrittenen Artikel 74—84 des Titels Verkehr des EWG-Vertrages, belastet mit Kompetenzstreitigkeiten und unter dem Druck der Verkenning ihrer vertraglich festgelegten Aufgaben, hat es dabei trotz zahlreicher Widerstände nationaler Institutionen gegenüber den „Eurokraten“ und nicht zuletzt in ihren eigenen Reihen verstanden, die verschwommenen Ideen über eine europäische Verkehrspolitik einigermaßen konkretisierbar zu machen. Ihr Leitstern ist der Wettbewerb ohne Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit. Sie hat so zahlreiche Verordnungsentwürfe dem Ministerrat unterbreitet, daß man angesichts des Arbeitstempos ihres schwächtigen Mitarbeiterstabes zuweilen der Tragik gewahr wird, sieht man,

wie wenig wirklich entscheidende Verordnungen bisher die einstimmige Zustimmung des Ministerrats gefunden haben.

Diese entscheidende Instanz für die Verwirklichung der gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik hat tatsächlich bisher nicht einen einzigen bedeutungsvollen Verordnungsentwurf der EWG-Kommission verabschiedet, geschweige ist er sich über das zentrale Problem der Verkehrspolitik, das Preisbildungssystem, klargeworden. Ein solches aber ist erforderlich, will man beispielsweise über die detaillierte Durchführung der Margentarifpolitik entscheiden können, die den Kernpunkt einer der Verordnungsentwürfe aus dem „Fünferpaket“ der EWG-Kommission vom 1. Mai 1963 bildet.

Lediglich einer dieser Entwürfe, der „Vorschlag zu einer Entscheidung des Rats bezüglich der Durchführung einer Enquête zur Ermittlung der Wegekosten der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt“, hat Aussicht, ohne allzu große Verwässerungen und nach Billigung des Europäischen Parlaments — das sich im umgekehrten Verhältnis zu seiner Machtbefugnis um die europäische Verkehrspolitik verdient gemacht hat — angenommen zu werden. Die Fragen der europäischen Sozialpolitik sind hingegen bisher nur auf dem vergleichsweise unbedeutenden Gebiet der Freizügigkeit der Arbeitnehmer gelöst worden, ein Anlauf zu einer umfassenden

den, sicherlich schwierig durchzuführenden Sozialharmonisierung ist aus den unterschiedlichsten Interessenlagen heraus stets schnell abgewürgt worden. Günstigstenfalls ab Januar nächsten Jahres werden auf dem Sozialgebiet kleinere, nicht entscheidende Probleme gelöst werden.

Politischer Widerstreit . . .

Arbeitsunterlagen, Gutachten und Stellungnahmen zu diesen Gutachten, Empfehlungen, Richtlinien, Entscheidungen und Verordnungsentwürfen über die Ausgestaltung der gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik sind von der EWG-Kommission in großer Zahl vorgelegt worden. Sie reichen von recht oberflächlichen Untersuchungen, die das Stadium der Beratungen im Ministerrat und in den Ausschüssen nicht erreichen konnten, bis zu ernsthaften Studien, die nicht mehr aus der sachlichen Materie heraus, sondern nur noch unter politischen Aspekten negiert werden konnten. Die Stellungnahmen der betroffenen Verkehrsträger und -verbände, soweit sie ihre Stimme nicht unmittelbar in den beratenden Ausschüssen zur Geltung bringen konnten, sind Legion.

Es bestehen zweifellos noch bedeutende Reste ideologischer Vorstellungen und viele „alte Zöpfe“, die mit Ursache dafür geworden sind, daß die europäische Verkehrspolitik erheblich in Zeitdruck geraten ist. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ist zu befürchten — oder zu erhoffen (?) —, daß wichtige Maßnahmen, deren

Durchführung im umfassenden Aktionsprogramm der EWG-Kommission in der zweiten Stufe der Verwirklichung der Gemeinschaft vorgesehen sind, bis Ende 1965 nicht mehr verabschiedet werden. Damit aber wird der eine oder der andere Mitgliedstaat hinsichtlich seiner verkehrspolitischen Auffassung majorisiert werden, denn ab Januar 1966 endet grundsätzlich die Verpflichtung des Ministerrats zu einstimmigen Beschlüssen. Die Gefahr, daß unter diesem Zeitdruck Entscheidungen überstürzt getroffen werden, die für sehr lange Zeiträume Gültigkeit besitzen, ist groß.

. . . zwischen Liberalismus und Dirigismus

Das Dogmenbündel der Auffassungen zwischen Liberalisierung und maßvollem Dirigismus im Verkehr besteht nach wie vor, wenngleich sich die Extreme nicht mehr so schroff gegenüberstehen. Man ist oftmals im Grundsätzlichen zu erstaunlich anmutenden Kompromissen bereit, doch verhärten sich die Fronten, wenn es um die detaillierte Ausgestaltung des Vorgesehenen geht. Und die Bereitwilligkeit, die Wegekostenenquete für den Binnenverkehr und sogar nach Vorstellung des Europäischen Parlaments für Seeschifffahrt und Luftfahrt baldmöglichst zu beginnen, verbirgt nur mangelhaft die euphorische Vorstellung, man solle sich also erst nach Vorlage der umfangreichen Wegekostenunterlagen auf die hiervon berührten Gebiete der Infrastruktur- und Steuerpolitik begeben und sich zu-

nächst ganz allgemein der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zu wenden, die einer Liberalisierung des Verkehrs vorherzugehen habe, dergestalt den Gang der Ereignisse weiter aufhaltend.

Zahlreiche Probleme, so die Zuordnung der Wegekosten auf Verkehrsbedürfnisse und allgemeine öffentliche Bedürfnisse, ob und wenn ja, welches Maß an Verzinsung des Verkehrswegekaptals anzusetzen sei, Methodik und Umfang des Anlastungsprinzips und zahlreiche Grundsatzfragen mehr stehen aber selbst bei diesem, beispielhaft angeführten Verordnungsentwurf der EWG-Kommission noch ungelöst im Raum.

Zur Margentarifpolitik erklärt, die Kommission, dieser Kompromißvorschlag eröffne die Möglichkeit, einen marktgerechten, lauten und billigen Wettbewerb durchzuführen — über die Auslegung dieser Begriffe streitet sich die Fachwelt seit Generationen —, verhindere doch die Untergrenze der Marge einen ruinösen Wettbewerb, die Obergrenze die mißbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung auf dem Verkehrsmarkt.

Die Niederlande sehen in der Einführung der Margentarifpolitik eine dirigistische Beschneidung ihrer freien Preisbildung auf dem Verkehrsmarkt, die Bundesrepublik Deutschland erklärt, daß der unkontrollierbare Preiswettbewerb der Niederlande vor allem auf dem freien Rhein gesteuert würde —

Tradition und Erfahrung,

Auslandsvertretungen in
Beirut, Buenos Aires,
Johannesburg, Kairo,
Kapstadt, Madrid,
Rio de Janeiro,
Tokio und Windhoek

fachliches Können und weltweite Verbindungen bilden die Grundlagen unserer Arbeit. Auf ihnen baut sich unser vielfältiger Kundendienst auf. Seine Vorteile sollten auch Sie sich zunutze machen.

COMMERZBANK

AKTIENGESELLSCHAFT

Hauptverwaltungen in
DUSSELDORF · FRANKFURT A. M. · HAMBURG
Geschäftsstellen überall in der Bundesrepublik und in West-Berlin

wobei die Mannheimer Akte zu berücksichtigen ist —, und man selbst habe die Möglichkeit, abgehend vom bisherigen Festpreissystem, das wiederum im grenzüberschreitenden Verkehr nicht existiert, auf veränderte Marktsituationen elastischer als bisher reagieren zu können. Die betroffenen Verkehrsträger und -verbände wiederum erklären einhellig, daß die Margentarife nur dazu führen würden, daß sich die Frachtentgelte angesichts der Besonderheiten des Verkehrs auf der untersten Grenze verfestigen würden. Dies aber würde zu einer Ausschaltung von zahlreichen kleinen Betrieben führen.

Dieser Ansicht, sie ist empirisch zu beweisen, kann man sich schwerlich verschließen. Aber, so fragt sich mancher, kann dieser zu erwartende Endzustand nicht dazu führen, jene zahlreichen und zugleich unrentablen Grenzbetriebe in der Verkehrswirtschaft allmählich auszuschalten, die bisher die Wettbewerbslage im Verkehr mit verfälscht haben? Doch mündet diese Überlegung in ein politisiertes Tabu: in die Mittelstandspolitik im Verkehrswesen einiger Staaten der Sechsergemeinschaft, in der eine allfällig beginnende Reinigungskrise sogleich in einen Vernichtungswettbewerb umgemünzt wird, so daß die im Grunde notwendigen Entwicklungen verhindert, zumindest aber in unzulässiger Weise verlangsamt werden.

Es ist aber die Frage, ob es nicht notwendig geworden ist, angesichts der normativen Kraft der Fakten neuen Denkprozessen mehr Raum zu geben, wenn schon der europäische Gedanke an sich nicht genügend Kraft besitzt, auch unpopuläre und nationale Verkehrswirtschaften in weiten Bereichen treffende Maßnahmen aufzufangen, um sie entsprechend den natürlichen, nationalen Gegebenheiten und mit Hilfe unterstützender Übergangsmaßnahmen durchzuführen.

Mündet der europäische Verkehr in eine Sackgasse?

Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft ist zum Erfolg verurteilt, hat Pisani, Frankreichs Landwirtschaftsminister, einmal gesagt, und

Professor Hallstein sprach von Wundern, an die man zu glauben habe, wolle man in Sachen Europa ein Realist sein. Der Weg zu einer europäischen Verkehrspolitik ist vorgezeichnet, wenngleich auch nicht voll der Wunder und auch nicht überall von Erfolg begleitet. Ein Verharren auf dem, was ist, und die Abwehr alles dessen und unter politischen Gesichtspunkten, was nicht sein darf, führt denjenigen, der diesem verhängnisvollen Prinzip huldigt, in eine Sackgasse. Aus ihr herauszukommen, wird

Nur langsam durch das Dickicht nationaler Reglementierung

Das Problem der Integration der europäischen Verkehrswirtschaft hat, wie die EWG-Kommission in ihrem „Memorandum“ zur Orientierung der Verkehrspolitik und in ihrem „Aktionsprogramm“ feststellte, drei Hauptaspekte: Einmal sollen die Grenzbehinderungen für den Personen- und Güterverkehr abgebaut werden, zum anderen soll der Verkehr zur Integration beitragen, zum dritten ist er selbst zu integrieren. Es ist sattem bekannt, wie sehr die Verkehrsminister der sechs Länder bei der Behandlung aller dieser Themen die Vorschläge der EWG-Kommission „mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ bzw. überhaupt nicht behandeln.

Contra Grenzbehinderungen . . .

Die erste Aufgabe wird seit längerer Zeit in zäher Kleinarbeit von der Kommission vorangetrieben. Grenzbehinderungen im engeren Sinne sind dabei alle Maßnahmen, die direkt oder indirekt zu Grenzkontrollen und damit zur Fahrtunterbrechung bzw. zu Zeitverlusten für die Verkehrsmittel führen. Arbeiten der ECE in Genf und auch des Europarates in Straßburg, ferner Abreden der Zollverwaltungen und Regierungsstellen sowie der Eisenbahnen und sonstigen Verkehrsträger mit ihnen, untereinander und mit anderen Wirtschaftszweigen haben hier schon manche Erfolge gezeitigt: Man denke z. B. an die „Grüne Karte“ und das Carnet-Trip-Verfahren im Kraftverkehr.

keiner seiner Konkurrenten ihm helfen. Sie zu betreten aber bedeutet, daß man Entscheidungen, die in Jahresfrist im Brüsseler Ministerrat zur Debatte stehen werden, hinzunehmen hat, seine Konzeption dann von anderer Seite geändert findet und sie ändern muß.

Noch leiden wir im Europa der Sechs und hier ganz besonders im Verkehrswesen unter einem verhängnisvollen Dreisatz: Das haben wir immer so gemacht — das haben wir noch nie so gemacht — da könnte ja jeder kommen. (Jo.)

Andere Probleme sind nur teilweise gelöst worden: So hat sich die Hohe Behörde in Luxemburg fast ein Jahrzehnt lang darum bemüht, die Zollkontrollen bei Montangütern zu vereinfachen, für die gar keine Zölle mehr zu zahlen sind. Obwohl es hier im Grunde nur darum ging, daß die Zöllner nachschauten, ob auch wirklich nur Kohle und keine Butter in den Waggons steckte, gelang es doch erst in neuester Zeit, wesentliche Vereinfachungen für den Bahnverkehr zu erzielen. Für den weiten Bereich der Nicht-Montangüter und der zu verzollenden Montangüter bzw. solcher mit besonderen Identifizierungsproblemen — in Schrott können sich z. B. neue Maschinen verstecken! — hat die EWG-Kommission konkrete Vereinfachungsvorschläge ausgearbeitet.

Dabei ist besonders beachtenswert, daß diese Vorschläge z. T. recht knapp gehalten werden konnten, weil eine Fülle der verschiedenartigsten Anomalien (u. a. auch bei den Nebengebühren der Eisenbahnen) bereits im Zuge der Diskussionen und Verhandlungen von den zuständigen Verwaltungen beseitigt wurden — und zwar nicht nur von den Bahnen, sondern auch von den Zollverwaltungen und den für sie zuständigen Ministerien. Manchmal genügte schon ein flüchtiger Besuch eines Beamten der europäischen Behörden an einer Großkontrollstelle, um eine Ausdehnung der Abfertigungszeiten,

nächtliche Abfertigung oder Vereinfachung der Methodik zu ermöglichen.

Das war vielleicht bisher eine der wichtigsten Funktionen der Europa-Behörden: In vielen Fällen wirkte ihre bloße Existenz als Clearing- und Kontaktstelle für Meinungs- und Informationsaustausch schon dahingehend, daß man der Integration auch ohne Ministerratsbeschlüsse auf der „technokratischen“ Ebene näherkam. Ein Problem allerdings blieb besonders kritisch, die Kontrollvorgänge, die sich aus dem Weiterbestehen der Steuergrenzen auch nach Wegfall der Zollgrenzen ergeben.

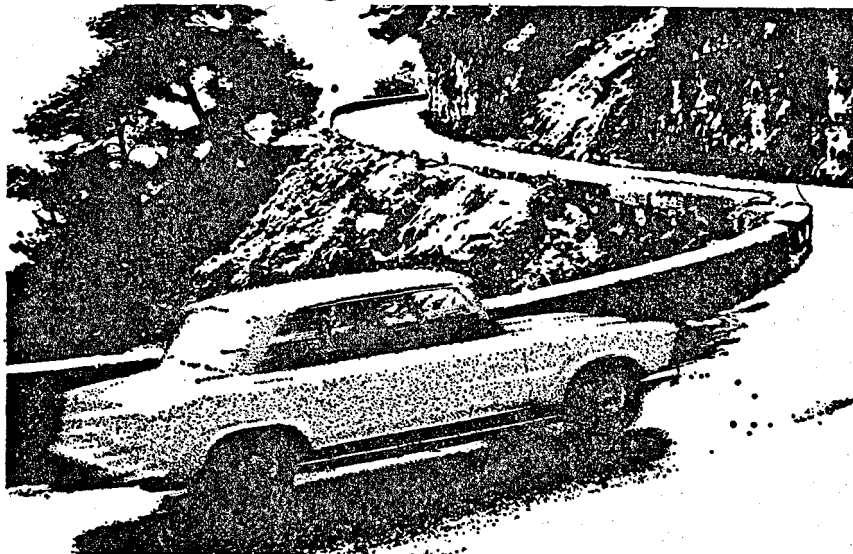
... pro Gesamtintegration durch den Verkehr ...

Nicht ohne solche Beschlüsse ließ und läßt sich auskommen bei der zweiten Aufgabe, der Mitwirkung des Verkehrs im Hinblick auf die Gesamtintegration. Hier kann man sich zwar teilweise — bei Investitionsproblemen des Verkehrsnetztes, den Bahnen, TEE, im Güterschnellverkehr, im Beschaffungs- und Waggonbau (EUROFINA) — Vorarbeiten der europäischen Verkehrsminister-Konferenz und der Eisenbahnen zunutze machen. Dennoch muß man sich fragen, ob der Verkehr hier wirklich sein Beitragsoptimum leisten kann, solange in ihm Wettbewerbsverzerrungen aller Art und die verschiedenartigsten Interventionen der Staaten, die zur Milderung solcher Verzerrungen erfunden wurden, ein schier unentwirrbares Knäuel bilden. Beim Abbau der Diskriminierungen nach der Nationalität im Tarifbereich der Bahnen hat man wohl einiges erreicht. Dennoch ist dieses Ziel der Erstellung optimaler Beiträge seitens des Verkehrs weitgehend von der Lösung der Probleme des dritten Komplexes mit abhängig.

... mit einem Bündel Einzelmaßnahmen

Dieser dritte Komplex umfaßt nun die eigentlichen Kernprobleme der „Gemeinsamen Verkehrspolitik“ für die Binnenverkehrsträger, die — ohne Luft- und Seefahrt — den Sonderregelungen des Verkehrstitels im Vertrag von Rom

Sein Motor ist jünger als der Kilometerstand zeigt



**Für sicheren Schutz -
für längeres Leben Ihres Motors**

MOBIL SPECIAL



Wo immer Sie Ihr Motoröl wechseln: Fragen Sie nach MOBIL Special!

In aller Welt



Spezialisten für Öl

unterliegen. Es sind dies die Fragen der Tarifharmonisierung bzw. der Preispolitik im Verkehr, die der Harmonisierung der spezifischen Steuern und Abgaben für die Transportwirtschaft, einheitlicher Konzeptionen in der Sozialpolitik und endlich der leidige Komplex der sogenannten „Liberalisierung“, d. h. der Beseitigung der Verkehrsbeschränkungen für den Güter- und Personenkraftverkehr, der wiederum im Zusammenhang steht mit den Kapazitäts- und Konzessionsbeschränkungen, wie sie in allen sechs Ländern in der Praxis herrschen.

Hier, bei der sogenannten „Koordination der Koordinierungen“, hat nun die EWG-Kommission dem Ministerrat seit anderthalb Jahren ein gutes Dutzend verschiedener Vorschläge unterbreitet: Sie reichen von der Margentarifizierung — mit der bisher starre Tarifbindungen, in Form eines Kompromisses zwischen Freiheit und Ordnung, gelockert und nicht vorhandene in lockerer Form geschaffen werden sollen — über Wegekostenenquäten, die die Basis für eine langfristig rationelle Steuerpolitik bilden sollen, bis zur Ersetzung bila-

teraler Kontingente im grenzüberschreitenden Verkehr durch Gemeinschaftszulassungen für sechs Länder zur einheitlichen Politik im Versicherungswesen, in Steuerstruktur und -niveau.

Der letztgenannte Komplex dürfte sich als der weitaus schwierigste erweisen: Zwar leuchtet es ein, wenn man zur Vermeidung neuer Grenzkontrollen die doppelte Kraftfahrzeugbesteuerung, die es trotz einer Reihe bilateraler Abkommen noch auf etwa zwei Drittel aller Relationen zwischen den sechs Ländern für Lkw und Autobusse gab, durch Einführung des — schon von der ECE vorgeschlagenen — Systems der gegenseitigen Steuerbefreiung für Fahrzeuge aus den jeweils anderen fünf Ländern der Gemeinschaft lösen will. Bei der Kraftfahrzeugsteuer insgesamt schlägt die Kommission nur bescheiden die „Vereinheitlichung ihrer Berechnungsgrundlagen“ vor, obwohl jeder weiß, daß die Niveauunterschiede kraß sind: In Italien und Luxemburg zahlt man kaum zwei Fünftel der analogen Steuer in den anderen vier Ländern.

Allerdings können die beiden „Niedrigsteuerländer“ nun wieder nicht ganz zu Unrecht behaupten, die Franzosen hätten überhaupt keine Steuer. Denn die französische Fahrzeugsteuer ist dem System nach eigentlich ein Ersatz für die Beförderungs- bzw. Umsatzsteuer, die Lkw (und Binnenschiffahrt) nicht zahlen. Das wird wohl im Zuge der allgemeinen Umsatzsteuerreform geregelt werden müssen, in der systemwidrige Ausnahmen (wie auch die deutsche Werkfernverkehrs-Sondersteuer) kaum überleben werden. Dabei berührt man aber den ganzen Komplex steuerlicher Be- und Entlastungen auch bei den allgemeinen Steuern, den wohl nur eine europäische Super-Enquête mit echtem Lösungswillen entwirren kann. Vor allem die Steuerbefreiungen der Rheinschiffahrt (und Binnenschiffahrt) stören hier eine sinnvolle Gesamtkonzeption sehr.

Das andere heiße Eisen sind die starken Unterschiede bei Treibstoffsteuern zwischen dem billigen

Benelux-Block und den drei anderen Ländern. Die Frage steht in engem Zusammenhang mit den anderen spezifischen Steuern (Kfz., auch Reifensteuer!); Das Niveau beider Steuerarten kann nur unter

Berücksichtigung ihrer Interdependenz und bei Einführung eines einheitlichen Systems der Wegekostendeckung für Straße und Binnenschiffahrt der EWG vereinheitlicht werden. (Ma.)

Dornenvoller Weg zur gemeinsamen Verkehrspolitik

Die derzeitigen, erst zum Teil abgeschlossenen Beratungen des Europäischen Parlaments lenken die Aufmerksamkeit auf ein Bündel von Verordnungsentwürfen, mit denen die EWG-Kommission die Weichen für die künftige gemeinsame Verkehrspolitik stellen will.

Vorausgegangen war im Wirtschafts- und Sozialausschuß ein monatelanges Tauziehen, teils um die Wahrung von Besitzständen, teils um einen höheren Anteil am Verkehrsaufkommen der Gemeinschaft. Was dabei herauskam, war ein Kompromiß, der die unterschiedliche Struktur der nationalen Verkehrsmärkte ebenso widerspiegelt wie den unerbittlichen Zwang zu künftiger Gemeinsamkeit. Gerade die Art dieses vertraglichen Zwanges aber ist es, die es so außerordentlich schwierig macht, die bestehenden nationalen Gegensätze zu überwinden. Hatten sich doch seinerzeit die Väter des EWG-Vertrages nicht auf eine gemeinsame Verkehrskonzeption einigen können. Sie wälzten diese unerquickliche Aufgabe unter Terminsetzung auf die Organe der Gemeinschaft ab und markierten Weg und Ziel einer gemeinsamen Verkehrspolitik nur durch wenige vertragliche Grundsatzbestimmungen.

Wer sich voller Mißmut die ständigen Auseinandersetzungen um die gemeinsame Agrarpolitik, die wesentlich detaillierter im EWG-Vertrag umrissen ist, vergegenwärtigt, der wundert sich nicht über die langwierigen Beratungen, die zu Empfehlungen führten, mit denen im Grunde genommen keiner so recht zufrieden ist. Das zeigt sich auch darin, daß sich der Ministerrat seit einem Jahr nicht mehr mit Verkehrsproblemen beschäftigt hat, obwohl ihm mehrere Verordnungsentwürfe zur Entscheidung vorlie-

gen. Welches sind nun die Gründe für dieses auf allen Seiten herrschende Unbehagen?

Margentarife zunächst versuchsweise

Um die in einigen Ländern zum Teil praktisch freie Bildung der Güterverkehrspreise mit dem in anderen Ländern überwiegenden System behördlich festgesetzter Fixpreise vereinigen zu können, schlug die Kommission für den gesamten Güterverkehr die Einführung veröfentlichungspflichtiger Höchst-/Mindesttarife vor. Der Widerstand derer, die hierin das Ende ihrer Preisfreiheit sehen, war immerhin so stark, daß der Wirtschafts- und Sozialausschuß dieses Margentarifsystem radikal einschränkte.

So will er in den Margentarifen zunächst einen auf drei Jahre begrenzten Versuch sehen. Nach Ablauf dieser Periode soll der Ministerrat entscheiden, ob das System beizubehalten, zu ändern oder durch ein anderes zu ersetzen ist. Diesem Vorschlag des Ausschusses schloß sich inzwischen der Verkehrsausschuß des Europäischen Parlaments an.

Meinungsverschiedenheiten zwischen beiden Organen bestehen dagegen bezüglich des Umfangs der dem Margentarifsystem unterworfenen Verkehrsarten.

Während der Wirtschafts- und Sozialausschuß in der Mannheimer Akte ein Hemmnis für die Begrenzung der Preisbildung der Rheinschiffahrt sieht und überdies noch die Margentarife auf den grenzüberschreitenden Verkehr beschränken will, stimmt der Verkehrsausschuß des Europäischen Parlaments dem Margentarifsystem nur zu, wenn es im Binnenverkehr ebenso wie im grenzüberschreiten-

den Verkehr auf alle Verkehrsträger angewandt wird. Durch ein von der EWG-Kommission anzustrebendes Einvernehmen mit der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt soll also aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit aller Verkehrsträger auch die Binnenschiffahrt auf dem Rhein dem Margensystem unterworfen werden. Es bleibt allerdings abzuwarten, ob dieser begrüßenswerte Vorschlag des Europäischen Parlaments realistisch ist. Denn nicht nur im Ministerrat ist seitens der Niederlande Störfeuer zu erwarten, sondern zusammen mit der Schweiz auch in der Zentralkommission.

Sollte der Vorschlag des Europa-Parlaments daran scheitern, so bietet eine Empfehlung des Wirtschafts- und Sozialausschusses einen wettbewerbsneutralen Ausweg. Sie sieht bei einer Ausklammerung der Rheinschiffahrt vor, daß die mit ihr konkurrierenden Verkehrsunternehmen das Recht haben, mit der verladenden Wirtschaft Sondervereinbarungen ab-

zuschließen, die außerhalb der Margen liegende und weder genehmigungs- noch veröffentlichungspflichtige Transportpreise enthalten.

Gemeinschaftskontingente für den Güterkraftverkehr

In einem unlöslichen wechselseitigen Verhältnis mit der Preisbildung steht die Regulierung des Laderaumangebotes. In Ergänzung zu den für den Binnenverkehr innerhalb jedes Landes erteilten Güterkraftverkehrskonzessionen werden für den grenzüberschreitenden Verkehr im Rahmen bilateraler Verträge Kontingente festgesetzt.

Um die Entwicklung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes zu fördern, schlug die Kommission die Bildung eines Gemeinschaftskontingents vor, das die Ausübung des Güterkraftgewerbes in allen EWG-Ländern ermöglichen soll. Dem Vorschlag, die bilateralen Kontingente bis 1970 schrittweise zugunsten des im gleichen Maße zu er-

weiternden Gemeinschaftskontingents vollständig zu beseitigen, folgte der Wirtschafts- und Sozialausschuß nicht. (Das Europa-Parlament hat diese Vorlage noch nicht abschließend behandelt.) Er stimmte zwar generell der Bildung eines Gemeinschaftskontingents zu, jedoch auch hier wieder zunächst nur für eine Versuchsperiode von vier Jahren und außerdem nicht auf Kosten der bilateralen Kontingente. Diese sollen lediglich zur Vermeidung von Überkapazitäten in drei jährlichen Raten von 10% gesenkt werden, dann aber zur flexibleren Anpassung an die zwischen jeweils zwei Staaten bestehenden Verkehrsströme erhalten bleiben.

Ein von deutschen Gewerkschaftsvertretern eingebrachter Vorschlag sollte nach Meinung des Ausschusses bis zum Ende der Versuchsperiode gründlich geprüft werden. Er sieht vor, Kontingente für bestimmte Wirtschaftsgebiete oder Verkehrslinien ohne Rücksicht auf bestehende Staatsgrenzen einzurichten.



**halten wir zu Ihrer Verfügung:
Ausländische Geldsorten, Reiseschecks für In- und Ausland sowie Benzingutscheine für Italien**

DRESDNER BANK

Düsseldorf

Frankfurt a. M.

Hamburg

IN BERLIN: BANK FÜR HANDEL UND INDUSTRIE AG. • AFFILIATION: DEUTSCH-SÜDAMERIKANISCHE BANK AG.

Bei diesen Gebiets- und Linienkonzessionen handelt es sich um ein System, welches der Tatsache Rechnung trägt, daß eine Kapazitätsbegrenzung den tatsächlichen Güter- und Verkehrsströmen nach Menge und Richtung angepaßt werden muß.

Das über die Grenzen hinweg aufgebaute Netz von Verkehrsverbindungen innerhalb und zwischen Industriezentren zeigt, daß der Verkehrsmarkt keine Einheit darstellt, sondern sich aus mehreren regionalen Märkten zusammensetzt. Deshalb werden bilaterale Kontingente als nicht ausreichend und das Gemeinschaftskontingent als zu starr angesehen. Denn die mit Gemeinschaftskonzessionen versehenen Güterkraftverkehrsunternehmen werden überwiegend der Nachfrage in Ballungsgebieten folgen. Damit aber ist weder das Problem einer ausreichenden Kontrolle, noch vor allem das einer stärkeren Erschließung verkehrungünstig gelegener und wirtschaftlich schwacher Gebiete gelöst.

Deshalb bietet sich zusätzlich die Einführung von Regional- und Linienkonzessionen an. Sie sollten an die Verkehrsunternehmen vergeben werden, die bereit sind, bestimmte Verkehrsverbindungen unter den Bedingungen der Beförderungs-, Betriebs- und eventuell auch der Fahrplanpflicht zu bedienen. Als Anreiz für die Übernahme solcher Verkehrsdienste und als Ausgleich für die genannten Verpflichtungen sollte den Unternehmen durch angemessene Kapazitätsbegrenzung nach Maßgabe des Verkehrsaufkommens auf diesen Relationen ein Wettbewerbsschutz in bestimmten Grenzen eingeräumt werden.

Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen

Ein weites und schwieriges Feld europäischer Verkehrspolitik ist die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen im Verkehr. Das haben die Beratungen der Kommissionsvorlage über die Harmonisierung bestimmter Steuer-, Versicherungs-, Sozial- sowie solcher Vorschriften, die bestimmte Staatseingriffe bei den Eisenbahnen betref-

fen, im Wirtschafts- und Sozialausschuß und Europäischen Parlament gezeigt. Das wird sich aber auch noch in der nächsten Zukunft zeigen, wenn nämlich weitere, wesentlich detailliertere Verordnungsentwürfe zu jedem einzelnen Harmonisierungsgegenstand vorgelegt werden.

Daher war es um so erfreulicher, daß der Wirtschafts- und Sozialausschuß nach anfänglichen Meinungsverschiedenheiten schließlich einstimmig seine Stellungnahme verabschiedete und das Europäische Parlament die darin enthaltenen Vorschläge — von geringfügigen Änderungen abgesehen — ebenso einstimmig übernahm. Diese Tatsache verdient allein deshalb besondere Beachtung, als in den EWG-Ländern Diskussionen darüber vorausgegangen waren, ob mit der Liberalisierung der Wettbewerbsbedingungen ohne Rücksicht auf bestehende Verzerrungen begonnen werden soll oder ob die Wettbewerbsharmonisierung Vorrang genießen müsse, was immer wieder von deutscher Seite gefordert wurde.

Mit der Einigung auf den Grundsatz der Parallelität wurde dem Gedanken Rechnung getragen, daß in dem gleichen Maße, wie kein gemeinsames Tarifsysteem geschaffen werden kann, ohne gleichzeitig die Transportkapazität zu regeln, keine dauerhafte und störungsfreie Ordnung auf dem Verkehrsmarkt zu verwirklichen ist, ohne gleichzeitig und gleichwertig Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen.

Dementsprechend wünschen beide Organe in ihren Stellungnahmen eine Anpassung des Harmonisierungszeitplans an die Termine der Tarif- und Kapazitätsregelungen und eine Reihe von materiellen Verbesserungen des Vorschlags der Kommission.

So schlagen der Wirtschafts- und Sozialausschuß und das Europäische Parlament bei der Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuer vor, sich nicht auf die Beseitigung der Doppelbesteuerung im grenzüberschreitenden Verkehr und auf die Vereinheitlichung nur der Berechnungsgrundlagen der Kraftfahr-

zeugsteuer zu beschränken. So bedeutsam letztere mit ihrem Zwang zur Reform der deutschen Personenkraftwagenbesteuerung auch ist, die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen im Güterkraftverkehr werden erst beseitigt mit der von beiden Organen geforderten Angleichung in der Höhe der Kraftfahrzeugsteuer.

Die Treibstoffsteuer für Benzin und Dieselöl wünscht die Kommission den noch gar nicht vorhandenen Zielsetzungen der gemeinsamen Energiepolitik unterzuordnen. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß und das Europäische Parlament sehen dagegen in ihr zusammen mit der Kraftfahrzeugsteuer die finanzielle Grundlage zur Deckung der Wegekosten und damit ein wichtiges Instrument der Verkehrspolitik. Deshalb wünschen sie ihre Einbeziehung in den Harmonisierungskatalog und die Beseitigung bestehender Unterschiede.

Die von der Kommission gezogenen Grenzen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Eisenbahnen sehen sie als zu stark auf eine eigenwirtschaftliche Tätigkeit beschränkt an. Deshalb müßten die Bahnen nicht nur auf die „Sicherstellung ausreichender Verkehrsbedienung“, sondern weitergehend auf die Erfüllung der in den europäischen Verträgen festgelegten Aufgaben verpflichtet werden, wozu vor allem die Erfordernisse einer angemessenen Standortpolitik und die Förderung verkehrsferner und wirtschaftlich schwacher Gebiete gehören.

Diese wenigen Beispiele aus dem Katalog der Änderungswünsche stehen für weitere, auch für solche aus dem Bereich der Versicherungs- und Sozialvorschriften. Allein mit Rücksicht auf die noch zu bewältigende parlamentarische Arbeit wäre es wünschenswert, wenn der durch den permanenten Versuch der Wahrung von nationalen Besitzständen in sich zerrissene Ministerrat endlich die Weichen zu einer gemeinsamen EWG-Verkehrspolitik stellt und dem zustimmt, was der Wirtschafts- und Sozialausschuß und das Europäische Parlament seit einem Jahr zur Entscheidung vorgelegt haben. (B)

Margentarifizierung

Das Thema Margentarife ist in irgendeiner Form schon seit langer Zeit immer wieder behandelt worden, seine Problematik wurde dabei nach allen Seiten durchleuchtet. Im Augenblick hat es an Aktualität deshalb wieder gewonnen, weil der Entwurf eines Berichts über die Konsultation des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag einer Verordnung über die Einführung eines Margentarisystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt, den der holländische Abgeordnete S. A. Posthumus als Berichterstatter vorgelegt hat, nunmehr vom Verkehrsausschuß des Europäischen Parlamentes auf seiner Sitzung am 14. Mai 1964 in Straßburg abschließend beraten und angenommen wurde.

Fünf Punkte des Aktionsprogramms

Nach Artikel 75 der Rom-Verträge sollen für die Verkehrspolitik in der Gemeinschaft gemeinsame Regeln für den internationalen Güterkraftverkehr, für den internationalen Eisenbahnverkehr und für die internationale Binnenschifffahrt geschaffen werden. Schon diese gemeinsame Verkehrspolitik für die drei Binnentransportträger schafft nur schwer zu überwindende Schwierigkeiten. Ganz unmöglich erscheint es aber, die international verflochtene Seeschifffahrt und Luftfahrt unter der Ägide der EWG zu regeln. Dagegen wäre es nach einem Beschluß des Europäischen Parlaments wohl möglich, die

Pipelines in diese Regelung einzu beziehen, da sie eine wesentliche Konkurrenz gegenüber den drei anderen Verkehrsträgern darstellen.

Im Jahre 1962 hat die EWG-Kommission ein Aktionsprogramm für eine gemeinsame Verkehrspolitik ausgearbeitet und den zuständigen Organen zur Beurteilung vorgelegt. Es zeigte sich bald, daß eine Realisierung des gesamten Aktionsprogramms unmöglich ist, obgleich zugegeben werden muß, daß dieses Aktionsprogramm für die endgültige Verkehrspolitik der Gemeinschaft richtungweisend sein kann.

Um diese Schwierigkeiten zu überwinden, hatte sich die Kommission dann bereitgefunden, fünf Teilabschnitte aus dem Aktionsprogramm herauszunehmen:

1. Ermittlung der Wegekosten für die einzelnen Verkehrsträger,
2. Vereinheitlichung des Genehmigungsverfahrens für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten,
3. Vorschlag über die Bildung eines Gemeinschaftskontingentes für den Güterkraftverkehr innerhalb der Gemeinschaft,
4. Vorschlag über die Einführung eines Margentarisystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt und
5. Harmonisierung des Wettbewerbs im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßen- und Binnenschiffsverkehrs.

Wir wollen uns hier nur mit dem vierten Teilabschnitt aus dem Aktionsprogramm auseinandersetzen, mit der Einführung eines Margentarisystems im Güterverkehr. Dazu muß vorausgeschickt werden, daß, um weitere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, kein Verkehrsträger von diesem System ausgenommen werden darf. Das war auch der Grund dafür, daß auf einer der letzten Sitzungen des Transportausschusses des Europäischen Parlaments in diesem Zusammenhang zunächst eine andere Frage im Vordergrund stand: Kann angesichts der Mannheimer Akte ein Margentarisystem, eine Tarifierung überhaupt, eine Kapazitätsregelung und die Einführung von Abgaben für Wegekosten für die Mitgliedstaaten der Mannheimer Akte angewendet werden? Hierbei ist insbesondere zu beachten, daß auch die Schweiz, die ja nicht zum Gemeinsamen Markt gehört, einbezogen werden müßte, wenn das Vorgehen einen Sinn haben soll. Die Kommission wurde daher damals ersucht, zunächst einmal ein juristisches Gutachten über die Mannheimer Akte und ihre Änderungsmöglichkeiten anzufertigen. Aber auch andere Maßnahmen zur Regelung der gemeinsamen Verkehrspolitik stoßen in der Rheinschifffahrt wegen der Mannheimer Akte auf größte Schwierigkeiten. Man kann die Problematik kurz dahingehend zusammenfassen, daß Margentarife Teil der Harmonisierungsmaßnahmen sein sollen, dies aber nur können, wenn sie auf alle drei Verkehrsträger Anwendung finden.

Die DEUTSCHE BUNDESBAHN

befördert jedes Gut jeder Zeit

- Maderne Güterwagen, auch für schwerste Güter
- Großbehälter verschiedener Art
- Paletten für rationellen Versand
- Güterkraftverkehr

sind nur einige der von ihr gebotenen Möglichkeiten.

Darum



- Transport Ihr Vorteil

Bundesbahndirektion Hamburg

Bandbreite und endgültiges Tarifsysteem — aber wie?

Zwei sehr wesentliche Punkte müssen in diesem Zusammenhang noch angesprochen werden, nämlich einmal die Bandbreite, d. h. die Weite der Spanne, zum anderen aber auch die Frage, wie das Tarifsysteem endgültig aussehen soll. Die Mehrheit aller Experten ist sich darüber einig, daß das Margentarisystem selbst nur als eine Übergangsregelung betrachtet werden kann, eine Regelung, die dazu benutzt werden soll, Erfahrungen zu sammeln, die dann einer erneuten Überprüfung der Frage nach dem Tarifsysteem zugrunde gelegt werden sollen. Während in dem Berichtsentwurf ursprünglich von dem endgültigen Ziel der Einführung von Unternehmenstarifen die Rede war — eine Formulierung, die wohl von den holländischen Mitgliedern des Ausschusses inspiriert war —, entschloß sich der Ausschuß im Zuge seiner Beratungen dann doch, diese Formulierung zu ändern und von einem „anderen Tarifsysteem“ als Zielsetzung zu sprechen.

Wieder anderer Meinung ist der Wirtschafts- und Sozialausschuß, der ebenfalls konsultiert wurde. Seine Wünsche sind darauf gerichtet, die Margentarisysteme aus den nationalen Systemen herauszunehmen, bestimmte Verkehrsträger aus diesem Tarifsysteem auszuschließen und das System lediglich probeweise für einen Zeitraum von drei Jahren einzuführen, insbesondere für den grenzüberschreitenden Eisenbahn- und Straßengüterverkehr.

Der Transportausschuß des Europäischen Parlaments hatte zwar für die Besorgnisse des Wirtschafts- und Sozialausschusses durchaus Verständnis, konnte sich aber dennoch nicht den vorgeschlagenen Lösungen des Ausschusses anschließen. Ein politisches Organ wie das Parlament muß sich seiner Verantwortung hinsichtlich der ihm unterbreiteten Dokumente voll und ganz bewußt sein. Außerdem hält es der Transportausschuß für fraglich, ob die oben erwähnten drei Vorschläge des Wirtschafts- und

Sozialausschusses geeignet sind, eine gemeinschaftliche Lösung der Tarifprobleme zu fördern.

Trotz dieser von der Meinung des Wirtschafts- und Sozialausschusses abweichenden Haltung ist sich der Transportausschuß auch nach seinen Beratungen noch nicht im klaren über die konkrete Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Verordnung. Der Ausschuß stellt sich daher insbesondere folgende Fragen:

1. Wie stellt sich die EWG-Kommission die praktische Anwendung der Differenzierung der Tarife entsprechend den Verkehrsleistungen durch die Mitgliedstaaten vor?
2. Müssen die hierbei einzuhaltenen Kriterien für alle Mitgliedstaaten gleich sein, da sonst neue Diskriminierungen entstehen können?
3. Meint die EWG-Kommission, daß die nationalen Behörden mittels einer Stichprobenkontrolle eine Einhaltung der Tarifregelung gewährleisten können?
4. Welche Möglichkeiten hat die EWG-Kommission, zu verhindern, daß die nationalen Instanzen schärfer gegen die Verkehrsunternehmer anderer Mitgliedstaaten als gegen ihre eigenen einschreiten? Und muß hier nicht um der gleichen Behandlung willen die Forderung erhoben werden, daß die EWG-Kommission auf die Ausführung dieser Kontrolle einen entscheidenden Einfluß hat?
5. Ist schließlich nicht im Zusammenhang mit der Kontrolle stets eine Umgehung der Tarifregelung durch Geschenke unter der Hand zu befürchten, die den Verkehrsunternehmern von den Verkehrsnutzern sowohl in natura als auch in Geld gewährt werden?

Unter dem Gesichtspunkt, daß man diesen ganzen Verordnungsentwurf zur Einführung eines Margentarisystems als eine Art Rahmengesetz betrachten muß, kommt der folgenden Forderung des Ausschusses besondere Bedeutung zu: Der Ausschuß ist nämlich schließlich der Auffassung, daß die EWG-Kommission nicht nur verpflichtet ist, sondern zugleich auch ein Interesse daran haben muß, den Ausschuß insbesondere bei der Vorbereitung von Texten wie dem vor-

liegenden Verordnungsvorschlag — oder den sich daraus ergebenden Durchführungsverordnungen — weit stärker und ständiger als bisher heranzuziehen.

Die Bemühungen der EWG-Kommission auf diesem Gebiet haben naturgemäß auch Auswirkungen auf die Vorstellungen von der notwendigen Bandbreite. Die von der Kommission in Aussicht genommenen Margentarife mit einer Spanne von mindestens 10 bis höchstens 30 % sollen nach Ansicht der Kommission ein einheitliches Preisbildungssystem für alle drei Verkehrsträger darstellen, bei dem einerseits auch im Verkehr eine Preisbildung nach den Grundsätzen des Wettbewerbs erfolgt, das dabei andererseits doch den Besonderheiten des Verkehrs Rechnung trägt, die bestimmte Wettbewerbsbeschränkungen notwendig machen. Hier hat also wohl der allgemein anerkannte Grundgedanke mitgespielt, daß es wegen der Besonderheiten des Verkehrs eines geordneten Wettbewerbs, d. h. eines vom Staat in bestimmten Grenzen gehaltenen Wettbewerbs, bedarf.

Widerstände in Italien und Holland

Zum Margentarif und zur Ordnung durch einen „behutsamen Wettbewerb“ sei abschließend noch erwähnt, daß diese Vorschläge sowohl in Italien, ganz besonders aber auch in Holland auf größten Widerstand stoßen, denn vor allem die Holländer betrachten den Verkehr als eine Industrie, mit der sie insbesondere den Europoort stützen wollen, wie es heute schon aus den schweren Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Nordseehäfen ersichtlich wird.

Ein heikles Thema sind auch die geplanten Sondervereinbarungen, die bei zu großzügiger und unkontrollierter Anwendung die gesamte Margentarifizierung aus den Angeln heben könnten. Ich bin unverändert der Meinung, daß der Mindesttarif der beste Margentarif ist, dem sich vielleicht auch die Rheinschiffahrt anschließen könnte. (Ra.)