

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

**Article — Digitized Version**

## Zur Verkehrskonzeption der EWG

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1961) : Zur Verkehrskonzeption der EWG, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 41, Iss. 10, pp. 469-473

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133155>

**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.*

## Zur Verkehrskonzeption der EWG

*Europa-Verkehr*

Von einem Korrespondenten

Die Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft hat einem begrenzten Kreis Ende 1961 ihre „Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik“ vorgelegt. Es handelt sich bei diesem Dokument noch keineswegs um eine endgültige Stellungnahme der Kommission, sondern vielmehr um eine Diskussionsgrundlage, die in der Generaldirektion Verkehr erarbeitet wurde und nach entsprechender Abstimmung in den zuständigen Gremien der Behörde nunmehr Gegenstand von Erörterungen im Ministerrat sein wird.

### *Unterschiedliche Auffassungen der Partner*

Auf kaum einem Gebiet der Wirtschaftspolitik sind die Auffassungen in den sechs Ländern so unterschiedlich, wie dies gerade für die Verkehrspolitik der Fall ist. Die Kommission hat daher auch nicht versucht, etwa eine „mittlere Linie“ zwischen diesen Auffassungen zu beziehen. Denn wenn auch generell das Schlagwort gilt, die Holländer seien hier sehr liberal, die Deutschen sehr konservativ und alles andere rangiere zwischen beiden Extremen, so zeigt doch schon ein etwas tieferer Einblick, daß solche Pauschalurteile nicht zutreffend sind. So haben z.B. die Holländer ein straffes Monopolsystem im Personenverkehr auf der Straße, während in Deutschland das neue Personenbeförderungsrecht durchaus flexibler erscheint. Wirft man der Bundesregierung die scharfe Besteuerung des Werkfernverkehrs vor, so muß man doch zugeben, daß Steuermaßnahmen immer noch als „marktkonform“ im Sinne der neoliberalen Lehre angesehen werden können. Demgegenüber mutet die holländische Regelung mit einer De-facto-Zulassungsbremse im Rahmen eines Genehmigungssystems für den Werkverkehr schon weitaus dirigistischer an, und das prinzipielle Verbot einer Beteiligung des (binnenholländischen) Werkverkehrs am grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr steht eigentlich mit der Freiheitsthese auch nicht gerade im Einklang. Andererseits ist das französische System administrativer Einzelgenehmigungen für die Zulassung zum grenzüberschreitenden Kraftverkehr sicher die straffste Form administrativer Restriktion. Resümee: Es ist nicht so sehr die Gegensätzlichkeit, sondern eher die (im sich widerspruchsvolle!) Buntscheckigkeit der Systeme, die einer Annäherung in der Verkehrspolitik im Wege steht — auch wenn sich nach außen die Länder als Bannerträger bestimmter Prinzipien gebärden!

Diese und andere Tatsachen werden — wenngleich mit unterschiedlicher Gewichtung — im Anhang der Denkschrift geschildert, die eigentlich in gewissem

Sinne die Einleitung für das Dokument darstellt. Das gilt insbesondere für den Abschnitt über die „Besonderheiten der Verkehrswirtschaft“ — ein Thema, über dem sich die Geister zu entzünden pflegen. Zuweilen pflegt man zu behaupten, alle solche Besonderheiten fänden sich in der einen oder andere Form in anderen Wirtschaftszweigen auch. Demgegenüber betont die Denkschrift, daß durch ihre besondere Häufung eine kumulative Wirkung im Verkehrssektor eintrete und daß es vor allem eine ganze Reihe „unabänderlicher“ Struktureigenheiten gäbe, denen eben die spezielle Verkehrspolitik Rechnung zu tragen habe.

### *„Neuere Entwicklung und Tendenzen“*

Man mag bedauern, daß es offenbar nicht voll gelungen ist, in den Eingangskapiteln der eigentlichen Denkschrift — in die der Abschnitt über die Besonderheiten schließlich als Kernstück hineingehört — die Verbindungslinie von diesen spezifischen ökonomischen Gegebenheiten zu den sich daraus ergebenden Koordinierungsnotwendigkeiten zu ziehen, wie sie dann letztlich ihren Niederschlag in der Gesetzgebung der einzelnen Länder finden. In diesem Zusammenhang ist übrigens der Abschnitt „Neuere Entwicklung und Tendenzen“ (ebenfalls noch im Anhang, Ziffer 108 ff.) von besonderem Interesse, weil hier geschildert wird, welche Folgerungen die einzelnen Staaten schon in der Gegenwart unter veränderten Bedingungen aus einer Überprüfung dieser Gegebenheiten ziehen. Es ist schade, daß dabei eigentlich nur die neueren Gesetzgebungsprojekte in Belgien eine etwas detailliertere Würdigung erfahren. Für die anderen Länder wird nur summarisch erwähnt, daß sich eine gewisse Annäherung der Standpunkte abzuzeichnen beginnt — es wäre doch wichtig gewesen, zu erfahren, wie es damit im einzelnen bestellt ist!

Zu Beginn der eigentlichen Denkschrift wird nun allerdings erkennbar, daß man sich um eine solche Abwägung der bestehenden Tendenzen durchaus bemüht hat. Im Prinzip ist man zwar der Meinung, daß die Besonderheiten des Verkehrssektors eine dirigistische Aufteilung des Verkehrskuchens nicht als adäquates Mittel der Verkehrspolitik rechtfertigen, sondern daß man vielmehr eine gewisse Intensivierung des Wettbewerbs befürworten müsse (Ziffer 16). Dabei wird allerdings erhofft, daß „jede Beförderung auf das für sie geeignete Verkehrsmittel gelenkt“ werde. Es ist logisch, in diesem Zusammenhang eine Auflockerung der Tarifgestaltung zu befürworten, damit ausgesprochene Verzerrungen, wie sie sich bei starren, nur nach

langwierigen Anhörungsverfahren zu ändernden Tarifen im Vergleich zur Kostenentwicklung ergeben müssen, vermieden werden können.

Wenn die Denkschrift zunächst den Eindruck erweckt, als habe man diese Überlegungen gewissermaßen a priori ermittelt, so wird doch erkennbar, in wie weitem Maße dabei auf eine Reihe von Vorarbeiten zurückgegriffen wurde. Die Vorläufer dieser Ideen — von der ECE bis zu den Verkehrsgewerkschaften — sind denn auch sorgfältig erwähnt, und im Kapitel „Grundsätze der Gemeinsamen Verkehrspolitik“ findet man in einer gewissen Abwandlung die Hauptforderungen z. B. der Internationalen Handelskammer wieder. Um so mehr verspürt man die Lücke, die in dem Verzicht auf die Auseinandersetzung mit den in Gang begriffenen neuen Gesetzesmaßnahmen der Einzelstaaten liegt. Gerade hier stellt sich doch die Frage, ob sie immer in die erstrebte Richtung laufen.

### **Probleme der Vertragsinterpretation**

In diesem Zusammenhang wird nun die Interpretation der Artikel 74 und 75 des Vertrages bedeutsam. Nach Artikel 74 sind die Einzelstaaten gehalten, die Ziele des Vertrages im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik zu verfolgen. Nach Auffassung der Kommission sind die Fragen der gemeinsamen Verkehrspolitik „nicht begrenzt“. Man muß das wohl so verstehen, daß die nach beiden Artikeln auf die Organe der Gemeinschaft entfallenden Aufgaben eben auch auf die Binnenpolitik der einzelnen Länder ausstrahlen sollen (Ziffer 30 ff.).

Da hat es nun einen großen Streit darüber gegeben, ob denn die sogenannten „allgemeinen Regeln des Vertrages“ auch schon für die Bereiche Geltung haben sollen, die aus den Verkehrstiteln *expressis verbis* oder stillschweigend ausgeklammert sind: Praktisch betrifft dies nicht nur den See- und Luftverkehr, sondern auch die Spedition und vor allem die Hafenvirtschaft. Man wird der Kommission gegenüber auf die Dauer kaum den Standpunkt vertreten können, daß eine Ausnahmeregelung zu einer Ausnahmeregelung (nämlich Artikel 84, 2 innerhalb des Verkehrstitels) plötzlich ganze Wirtschaftszweige aus dem Vertragswerk herausfallen ließe. Im übrigen muß man sich fragen, was denn praktisch dabei schon passieren kann. Zwar mag bei dem bestehenden System der internationalen Zusammenarbeit für die Spediteure die Verwirklichung der Niederlassungsfreiheit nicht mehr so interessant sein — aber dennoch ist hier wie im Seeverkehr das Prinzip begrüßenswert. Daß im übrigen eine Flaggendiskriminierung in der Küstenschifffahrt mit dem Geist des Vertrages nicht zu vereinbaren ist, dürfte klar sein. Bleibt die Anwendung der Wettbewerbsregeln: In der Luftfahrt sprengt das weltweite IATA-Kartell ohnehin den europäischen Rahmen, und für die Konferenzen in der Linienschifffahrt gilt ähnliches. Wichtig dürfte hier eher die Frage der Beihilfen sein. Es ist aber kaum anzunehmen, daß bei der Parallelität der Interessen der sechs Länder in dieser Hinsicht einer dem anderen Hilfsmaßnahmen für seine Schifffahrt verargen wird. Die eigentlich neuralgischen Punkte der Hafenvirtschaft im Zu-

sammenhang mit der Verkehrswirtschaft liegen andererseits in den Investitionsproblemen, den Seehafentarifen, Lenkungsmaßnahmen und in der Auswirkung des Außenzolls — Fragen, die jedenfalls Kernpunkte der Vertragsprobleme berühren.

Die Vertragsinterpretation nimmt — wie das bei einer solchen ersten Verlautbarung dieser Art natürlich ist — in der Denkschrift einen sehr breiten Raum ein. Das gilt auch für die Abgrenzung gegenüber der Montanunion: Im Prinzip gelten die Maßnahmen der gemeinsamen Politik des EWG-Vertrages auch für Montangüter, allerdings unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Montanvertrages.

Der generell vorsichtigen Tonart der EWG-Denkschrift entspricht es, wenn man nur an eine allmähliche, schrittweise Verwirklichung der gemeinsamen Politik denkt, wobei der „Standstill-Klausel“ (nach der niemand inzwischen die Ausgangsbasis verschlechtern darf) besondere Bedeutung zukommt (Artikel 5, 2 des Vertrages mit Artikel 76 im Verkehrstitel).

### **Hauptzielsetzungen und Grundprinzipien**

Die Denkschrift nennt drei Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik: Sie soll bei der Verwirklichung der gesamtwirtschaftlichen Integration Hilfestellung leisten, ferner die Integration der Verkehrswirtschaft selbst bewirken und endlich eine „allgemeine Ordnung des Verkehrswesens“ auf Gemeinschaftsebene herbeiführen (Ziffer 67).

Nun ist zu dem ersten Teil zu sagen, daß nach den Vorschlägen der Denkschrift eben nicht — wie es bisher vielfach der Fall war — der Verkehr den übrigen Wirtschaftszweigen untergeordnet sein soll, was nicht selten auf Kosten seiner inneren Substanz geschah. Man ist vielmehr der Auffassung, daß der Verkehr gerade dann am meisten für die Integration der europäischen Wirtschaft leisten kann, wenn er sich auf seine betriebswirtschaftliche Eigenständigkeit besinnen darf. Diesem Gedanken entsprechen im folgenden Kapitel die Grundsätze der „finanziellen Eigenständigkeit“ (der allzu starre Begriff der „Eigenwirtschaftlichkeit“ ist wohl bewußt vermieden worden) und „Handlungsfreiheit der Unternehmen“, d. h. der Möglichkeit, nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu handeln (Ziffer 98—104). Dabei sind die Notwendigkeiten der Standort- und Regionalpolitik keineswegs außer acht gelassen worden; sind sie doch bereits unmittelbar im Verkehrstitel genannt (Artikel 75, 3 und 80, 2, ferner die „Deutschland-Klausel“ für die Zonengrenzgebiete in Artikel 82). Es geht schließlich nur darum, daß diese Rücksichten nicht auf Kosten der Verkehrsunternehmen — und speziell der Bahnen — ausgetragen werden. Und darum ist die Erstattungspflicht für die Lasten, die den Unternehmen aufgelegt sind, eines der Kardinalpostulate der gemeinsamen Verkehrspolitik.

Die Integration im Verkehr selbst bedingt sodann logischerweise einen relativen Abbau der protektionistischen Systeme, mit denen sich die Volkswirtschaftsräume der sechs Länder gegenseitig abschirmen. Die Frage ist nur: wieweit ist ein solcher Abbau ver-

einbar mit der Aufrechterhaltung der Ordnungsmaßnahmen, die auf Grund des spezifischen Charakters der Verkehrswirtschaft notwendig bleiben? Analog zu den Vorschlägen im Rahmen der Landwirtschaftspolitik handelt es sich im Grunde darum, daß man Mittel und Wege finden muß, um bestimmte Lenkungsmaßnahmen von der nationalen auf die Sechs-Länder-Ebene zu verlagern.

Welche Maßnahmen das nun sein werden und welche unter den Begriff des „Protektionismus“ im eigentlichen Sinne — nämlich des Schutzes nach außen hin — fallen, ist, unter dem dritten Gesichtspunkt zu klären. Hier ist die „freie Wahl des Verkehrsmittels“ durch den Verkehrsnutzer zwar sicherzustellen, aber oberstes Gebot ist vor allem das Prinzip der „gleichen Behandlung“ aller Verkehrsträger (gemeint ist die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen), zudem steht daneben der Grundsatz der Koordinierung der Investitionspolitik.

#### **Die konkreten Aufgaben**

Damit kommt man zu den eigentlichen konkreten Problemen. Hier handelt es sich im wesentlichen um vier große Hauptkomplexe: erstens Strukturprobleme (wozu auch die Fragen der generellen legislativen Behandlung der Verkehrsunternehmen und die Steuerfragen zu rechnen wären), zweitens die Probleme der Leistungsrestriktion (Zulassungsbeschränkungen, Kon-

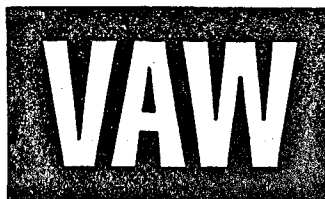
tingente, Investitionslenkung), drittens tarifarische Fragen und viertens endlich die Sicherung des Wettbewerbs unter Anwendung der Wettbewerbsregeln des Vertrages.

Diese vier Komplexe sind in der Denkschrift aufgeteilt auf die drei großen obengenannten Zielsetzungen (Beseitigung der Hindernisse für den Gemeinsamen Markt generell und den Gemeinsamen Verkehrsmarkt speziell sowie „allgemeine Ordnung des Verkehrswesens“). Diese Einteilung muß natürlich etwas verwirren, weil z. B. Tarifprobleme nun unter den verschiedensten Überschriften auftauchen. So erscheinen z. B. unter der Überschrift „Verwirklichung des allgemeinen gemeinsamen Marktes“ Diskriminierungs- und Unterstützungstarife sowie Fragen des Nebengebührentarifs (Ziffern 114—118), unter der Rubrik „Verkehrsintegration“ dagegen generelle Tarifprobleme (vom Frachtenbruch spricht man nur indirekt!) in Ziffer 126 und endlich unter „Verkehrsordnung“ Tarifdisparitäten, Margentarife sowie Tarifveröffentlichungs- und Tarifkontrollprobleme. Nach der obigen Einteilung wie auch nach dem Vertragstext ist diese Gliederung zwar im Prinzip durchaus logisch; sie ermöglicht jedoch keinesfalls einen klaren Überblick über die Gesamtheit der einzelnen Fragen.

Die Denkschrift hat (im Anhang) eindrucksvolle Beispiele für die Aufsplitterung im Verkehrsgewerbe gegeben. Im Gegensatz zu den USA herrscht in Europa

VEREINIGTE ALUMINIUM-WERKE

AKTIENGESELLSCHAFT · BONN



## **ORIGINAL-HÜTTEN-ALUMINIUM**

Aluminium-Guß- und Knetlegierungen in Masseln, Walz- und Preßformaten, Gieß- und Granalien, Erftal® 99,99% Al

## **REINST-ALUMINIUM 99,99%**

RAFFINAL-REFLECTAL®

**Aluminiumoxid • Ferrosilizium • Silizium-Metall**

Ruf: Bonn 3 17 41-46 · Fernschreiber: Alu Bonn 088 6885 · Drahtwort: Aluminium Bonn

® reg. Warenzeichen

auf der Straße und (nach Unternehmungszahl) selbst in der Binnenschifffahrt noch der Zwergunternehmer vor. Nun wird zwar an verschiedenen Stellen auf die Zweckmäßigkeit genossenschaftlicher und börsenartiger Zusammenschlüsse hingewiesen; detailliertere Vorschläge zur Ermöglichung einer „Flurbereinigung“ im Gewerbe finden sich jedoch noch nicht, es sei denn, man wolle unterstellen, daß mit der (weiter unten besprochenen) Auflockerung der Kontingentierung bewußt ein Prozeß darwinscher Auslese eingeleitet werden soll.

Es ist auch wohl noch nicht ganz klar, wie eine relativ größere Handlungsfreiheit der Unternehmen mit der (von der Kommission ausdrücklich postulierten) Koordination der Investitionen vereinbar gemacht werden kann. Einige spezifische Strukturprobleme — wie die Frage der Angleichung der Wegekosten — sind daher sehr eingehend an den verschiedensten Stellen angesprochen worden. Das gleiche gilt für die — mit dem Wegekostenproblem eng zusammenhängenden — Steuerfragen, sofern man diese als Strukturproblem ansehen will: es wäre das sicherlich deswegen zweckmäßig, weil es sich hier um eine strukturelle Verzerrung von allererster Bedeutung handelt, die durch „künstliche“ Eingriffe des Staates bedingt ist und sowohl zwischen den Verkehrsträgern als auch zwischen den einzelnen Ländern zu sehr ungleichen Wettbewerbsbedingungen führen kann. Die Denkschrift stellt hier sehr nachdrücklich die Forderung nach einer wettbewerbsneutralen Besteuerung auf.

Wenn somit auf der einen Seite die Steuerpolitik eines der wichtigsten Probleme im Hinblick auf die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen aufwirft — der Grundsatz der „Gleichbehandlung“ betrifft im Grunde die Wettbewerbsbedingungen —, so wird doch andererseits die Steuer geradezu als ein Instrument zur Schaffung einer Art vorläufigen Ausgleichs dort betrachtet, wo eben diese Angleichung noch nicht erfolgt ist. So erkennt die Denkschrift in Ziffer 133 ausdrücklich an, daß die — im übrigen an verschiedenen Stellen ausführlich erläuterte — „Auflockerung“ bei den Kontingenten im grenzüberschreitenden Kraftverkehr, die in Form einer „Aufstockung“ erfolgen soll, vorbehaltlich einer späteren Harmonisierung der Steuersysteme (und sogar der Arbeitsbedingungen) u. a. zunächst durch Erhebung von „Ausgleichsabgaben“ ermöglicht werden könnte. (Hier hat man ein Blatt aus der Agrarpolitik genommen!)

Angesichts des engen Zusammenhangs zwischen den Fahrzeugen, die aus dem Ausland zuströmen würden, und der Problematik der Kontingentierung innerhalb der einzelnen Länder kann es nicht wundernehmen, wenn die Denkschrift für eine generelle Auflockerung der Binnenkontingentierung eintritt, speziell auf bestimmten Relationen (denkt man an Linienkonzessionen?). Das würde generell den Kraftverkehr, in Frankreich beispielsweise sogar die (de facto) Kontingente in der Binnenschifffahrt betreffen. Natürlich müssen diese Forderungen im Lichte des generellen Postulats einer Koordination der Investitionen gesehen werden. Bemerkenswert ist immerhin, daß einige Vor-

schläge bestimmter Organisationen, die eine „Gleichbehandlung“ des Werkverkehrs forderten, in der Denkschrift erwähnt werden. Sie macht sich diese Forderungen zwar keineswegs zu eigen — zumal sie eine generelle Auflockerung der Kontingente fordert —, hat aber immerhin in Ziffer 107 (im Rahmen des Grundprinzips der freien Wahl des Verkehrsmittels) sehr viele Kautelen für das Tätigwerden des Werkverkehrs eingeführt (straffes Verbot des unechten Werkverkehrs, fiskalische Gleichstellung usw.).

In dieser Frage haben wir es mit einem Kardinalproblem der europäischen Verkehrspolitik zu tun. Zweifellos muß die — nach dem Vertrag unausweichliche — Aufstockung der grenzüberschreitenden Kontingente ihre Rückwirkungen in Gestalt einer Auflockerung der Binnenkontingente nach sich ziehen. Als positive Nebenwirkung wäre eventuell eine Annäherung an gesündere Betriebsgrößen sowie eine Beseitigung quasi-monopolistischer Differentialrenten gegeben. Daneben steht jedoch die Gefahr eines Hineinströmens von Zwergunternehmern in die Verkehrsbranche, die den Bereinigungsprozeß und auch die tarifarischen Ordnungsmaßnahmen zunichte machen könnte.

### *Revolutionäre Tarifvorschläge*

Diese Zusammenhänge zwischen Kapazitätskontrolle und Tarifpolitik sind von grundlegender Bedeutung. Man muß immerhin anerkennen, daß die Vorschläge der Kommission auf dem Tarifgebiet geradezu als revolutionär gelten können: einmal, weil sie eine Tarifbindung in Bereichen vorsehen, wo sie in den meisten Ländern bisher nicht existierte, und zum anderen, weil sie von der — besonders für die Eisenbahnen — traditionellen Politik der Festtarife grundsätzlich und in genereller Form abrücken.

Die tarifpolitischen Maßnahmen sind, wie bereits gesagt, im Text getrennt aufgeführt — je nach den „Zielen“. Sie betreffen zunächst den Bereich der Diskriminierungen, bei denen sich die Kommission keineswegs mit dem begrenzten Komplex nach Artikel 79, 1 begnügen will (Ziffer 115). Es bleibt abzuwarten, inwieweit die Kommission zur Formulierung eines erweiterten Diskriminierungsbegriffs — etwa in Anlehnung an die ICC — gelangt. In der Frage der Unterstützungstarife (Ziffer 116) hat sich mittlerweile eine Entwicklung angebahnt, nach der so ziemlich alles außer den Agrartarifen als „wettbewerbsbedingt“ deklariert wird. Die Kommission wird es angesichts dieser Einstellung der Verkehrsträger nicht leicht haben. Die Anpassung der Nebengebühren, die bei der Grenzabfertigung anfallen, an die Kosten und der Abbau der Grenzformalitäten (Ziffer 117) sind mindestens zur Hälfte ein kleiner Modellfall für das gigantische Problem der Harmonisierung der Tarifniveaus und Tarifsysteme in Europa. Man kann es der Kommission kaum übelnehmen, daß sie hierüber wohlweislich wenig sagt, ebenso wie über den Frachtenbruch — das alles sind heiße Eisen, die jedoch eigentlich den Kern der tarifpolitischen Zukunftsprobleme ausmachen.

Vorweggenommen wird hier allerdings einiges durch den Vorschlag, generell Margentarife einzuführen. Eine solche Auflockerung des Festtarifs kommt vielleicht einigen Eisenbahnen gelegen, die auf direktem Wege dem Ziel umfassender Sonderabmachungen nicht näher kommen können. Wie allerdings die Margentarife im einzelnen aussehen sollen — mit breiter Marge und Möglichkeit zum einheitlichen Wagenraumtarif oder schmalen Margen je Tarifklasse bzw. Ausnahmetarif — bleibt noch völlig offen. Die Kommission betont ausdrücklich in Ziffer 144 ihrer Denkschrift, daß verschiedene Lösungssysteme zulässig sind. Entscheidend ist, daß eben der freien Preisbildung durch den Verkehrsträger größerer Spielraum gegeben und dessen rasche Anpassung an die Konjunkturlage erleichtert werden soll. Zu beachten ist vor allem, daß nach diesen Vorschlägen für Straßenverkehr und Binnenschifffahrt in den meisten Ländern und im grenzüberschreitenden Verkehr überhaupt Mindest- und Höchsttarife erst neu geschaffen würden.

### **Moderne Konzeption der Verkehrsordnung**

Insofern stellen diese Tarifvorschläge an sich bereits den wichtigsten Beitrag in der Denkschrift der Kommission zum großen Problem der Verkehrsordnung dar. Wenn hier noch Schwierigkeiten bestehen bleiben, so gilt dies vor allem für den Zusammenhang mit der Auflockerung der Kontingentierung: Natürlich muß die Neueinführung von Mindesttarifen, die in gewisser Hinsicht ein Mindesteinkommen garantieren — sofern die Kontrolleinrichtungen ausreichen —, zu einem Hineinströmen neuer Kapazitäten in die Branche führen. Die Kommission scheint anzunehmen, daß dem mit verschärften Zulassungsbedingungen gesteuert werden könne.

Angesichts der verfassungsrechtlichen Grenzen, die hierfür zumindest in Deutschland gezogen sind, muß man sich fragen, ob dieser Weg zur Sicherung der Ordnung im Verkehr genügt. Andererseits wird gerade bei einer Realisierung der Preisbildungsfreiheit das Problem der Kontrolle kartellartiger Abmachungen und des Mißbrauchs von Marktmacht akut. Die ersteren sind durchaus innerhalb der Margen vorstellbar und könnten die angestrebte Wettbewerbsbelebung wieder zunichte machen. Gegen die letztere sollten zwar theoretisch die Tarifobergrenzen genügend Sicherheit bieten; es bleiben jedoch Fragen des gezielten Vernichtungswettbewerbs auch nach unten hin, die bei breiter Tarifmarge und zeitweiliger Vernachlässigung der Gesamtkostendeckung durchaus aktuell werden können.

Hinzu treten die Problematik der Sicherung einheitlicher Arbeitsbedingungen, die Frage der Erstattungsmodalitäten für verbleibende gemeinwirtschaftliche Lasten, die Regelung der „allgemeinen Besteuerung“, die sich z. B. in der Beförderungssteuer in Sätzen niederschlägt, die die der allgemeinen Umsatzsteuer erheblich übersteigen (ganz zu schweigen von den Großhandelssätzen, die eigentlich vergleichbarer wären), und ähnliches mehr.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Kommission mit ihrer Denkschrift, die nun zu langwierigen Debatten geben dürfte, einen bedeutsamen Ausgangspunkt geschaffen hat für eine Modernisierung des Ordnungssystems im Verkehr, das im Vergleich zu den modernen Entwicklungen der Verkehrstechnik selbst nur allzu antiquiert wirkt. Die Denkschrift zeichnet sich durch vorsichtige Mäßigung aus, die viele Wege offen läßt.

## **Internationaler Straßenverkehr und EWG**

Dr. Axel von Selasinsky, Frankfurt am Main

Als in Rom die Verträge zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft unterzeichnet wurden, hat man an vieles gedacht und viele wirtschaftliche Fragen behandelt, aber einen Punkt recht stiefmütterlich behandelt: nämlich den Verkehr. Den Verkehr betreffen nur die Artikel 74 bis 84 des Vertrages. Für den Straßenverkehr im besonderen gibt es überhaupt keine Vorschriften, und mit Recht, da man ja den europäischen Verkehr integrieren will. In den letzten Wochen und Monaten ist allerdings die Erörterung gerade über diesen Punkt besonders in Fluß geraten.

### **Die rechtlichen Grundlagen der europäischen Verkehrsintegration**

Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat sich mit dem Problem in einer Studie befaßt, ferner haben aber besonders der Präsident der Abteilung Verkehr in der EWG-Kommission, Botschafter Lambert Schaus, sowie der deutsche Vertreter in dieser Kommission, Dr. Ing. Günter Krauss, Stellung genommen. Besonders der letztere beschäftigt sich eingehend mit den

Auseinandersetzungen über die rechtlichen Grundlagen der europäischen Verkehrsintegration. Er findet hierfür eine verhältnismäßig einfache Formel:

Gelten für das Verkehrswesen nur die Vorschriften des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft über den Verkehr? Oder sind auf das Verkehrswesen die allgemeinen Bestimmungen des Vertrages neben den besonderen Verkehrsvorschriften anzuwenden?

Hierzu sagt er weiter, daß namentlich die französische Regierung nur den besonderen Verkehrstitel für anwendbar hält. Das deutsche Bundesverkehrsministerium wendet sich hauptsächlich gegen die Anwendbarkeit der Wettbewerbsregeln des Vertrages auf den Verkehr.

Die Kommission und der Vorsitz der Arbeitsgruppe Verkehr, Botschafter Lambert Schaus, haben sich wiederholt — und nochmals in einer Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik — für folgende Gedanken ausgesprochen. Die besonderen Verkehrsvorschriften der Artikel 74 und 84 des Ver-