

von Selasinsky, Axel

**Article — Digitized Version**

## Internationaler Straßenverkehr und EWG

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* von Selasinsky, Axel (1961) : Internationaler Straßenverkehr und EWG, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 41, Iss. 10, pp. 473-475

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133156>

**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.*

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-

# PHILIPP HOLZMANN

**AKTIENGESELLSCHAFT / FRANKFURT (MAIN)**



**HOCHBAU · TIEFBAU · INDUSTRIEBAU  
WASSERBAU · BRÜCKENBAU · SPANNBETON**

trages schließen die Anwendbarkeit der allgemeinen Regeln auf das Verkehrswesen nicht aus. Die allgemeinen Bestimmungen gelten nicht, wenn sie kraft ausdrücklicher Vorschrift ausgenommen sind. Diese Auffassung leitet die Kommission vor allem aus dem Grundsatz der Universalität des Vertrages ab.

Diese Unsicherheit dürfte dazu führen, daß noch heftige Auseinandersetzungen unter den Mitgliedstaaten stattfinden werden, zumal z. B. die Niederlande und die westdeutsche Bundesrepublik ziemlich entgegengesetzte Auffassungen über die Gestaltung des Verkehrs, insbesondere des Straßenverkehrs, besitzen.

### *Stürmische Entwicklung des internationalen Straßenverkehrs*

Wahrscheinlich von den Vätern der EWG-Verträge kaum erwartet, hat sich der internationale Straßenverkehr seit 1957 außerordentlich stürmisch entwickelt. Wie stark dies der Fall gewesen ist, zeigen die Übersichten.

#### **Steigerung des internationalen Straßenverkehrs nach Mengen** (in 1000 t)

Position	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Einfuhr	2 671,3	3 098,6	3 488,8	4 574,8	6 516,1	7 892,5
Ausfuhr	1 519,4	2 146,6	2 593,2	2 694,3	3 200,8	3 846,8
Durchfuhr	80,8	119,9	131,4	193,5	264,9	300,7
Insgesamt	4 271,5	5 365,1	6 213,4	7 462,6	9 981,8	12 040,0

#### **Steigerung des internationalen Straßenverkehrs nach Ländern**

Land	Einladungen in %	Ausladungen in %
Belgien	+ 196,9	+ 235,9
Dänemark	+ 312,6	+ 146,8
Frankreich	+ 784,9	+ 742,0
Italien (1960/1958)	+ 193,3	+ 216,6
Luxemburg	+ 118,4	+ 16,9
Niederlande	+ 198,9	+ 155,2
Österreich	+ 110,8	+ 269,3
Schweiz	+ 129,6	+ 128,6
Insgesamt	+ 195,5	+ 153,2

Diese Übersichten beweisen weiter u. a., daß der internationale Straßenverkehr sehr wesentlich davon betroffen wird, was schließlich auf Grund der EWG-

Verträge geschaffen wird. Das geschäftsführende Vorstandsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V. (AGF), Dr. Heimes, hat z. B. kürzlich in einem Vortrag festgestellt, daß der Straßengüterverkehr in den zur EWG gehörenden europäischen Ländern im Durchschnitt etwa doppelt soviel Güter befördert wie die Eisenbahn. Die tonnenkilometrische Leistung ist allerdings etwas geringer als die der Eisenbahn, da die mittlere Versandweite beim Lastkraftwagen wesentlich unter derjenigen der Schiene liegt. Es ist eben so, daß die nationale Tätigkeit der Eisenbahn an den jeweiligen Landesgrenzen endet, die Binnenschifffahrt auf die wenigen großen Ströme beschränkt ist und nur der Straßengüterverkehr in Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr durch die beteiligten Länder seine Aufgaben in eigener Regie zu bewältigen hat.

Es dürfte in diesem Zusammenhang besonders interessieren, was die Vertreter des gewerblichen Straßenverkehrs zu der gegenwärtigen Lage sagen. So meint z. B. Dr. Heimes von der AGF, daß die Schwierigkeiten auf dem Verkehrssektor deshalb besonders groß sind, weil der Verkehr von jeher starken Eingriffen des Staates unterworfen war, so daß er sich nur in begrenztem Umfang nach rein wirtschaftlichen Überlegungen entwickeln konnte. Der Verkehr ist überall, wenn auch in graduell verschiedenem Maße, für die Erreichung staatspolitischer Ziele eingesetzt worden. Die Konkurrenz des Lastkraftwagens hat diese Möglichkeiten in zunehmendem Maße begrenzt. Die hieraus entspringende Notwendigkeit zu einer Neuordnung der Verkehrspolitik ist noch nirgends zufriedenstellend gelungen. Heute erweisen sich die divergierenden Vorstellungen über eine zweckmäßige Koordinierung des Verkehrs als Hauptstreitpunkt auf dem Wege zu einer europäischen Verkehrspolitik.

#### *Beseitigung künstlicher Wettbewerbsverzerrungen*

Es geht aber nicht nur um die Frage der Koordinierung, d. h. darum, ob die künftige europäische Verkehrspolitik stark dirigistisch oder liberal ausgerichtet werden soll. Noch dringlicher erscheint uns die Lösung gewisser Harmonisierungsaufgaben. Das Ziel der Harmonisierung muß darin liegen, durch Beseitigung künstlicher Wettbewerbsverzerrungen für die Trans-

portunternehmungen der verschiedenen Nationalitäten gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen im Verkehr zu schaffen. Natürliche Begünstigungen, wie sie etwa in niedrigeren Löhnen und Sachkosten bestehen, müssen dabei selbstverständlich außerhalb der Betrachtungen bleiben. Künstliche Wettbewerbsverzerrungen liegen insbesondere in folgenden Punkten vor:

1. Stark unterschiedliche Höhe der fiskalischen Lasten, die den Transportunternehmen für die Deckung der Wegekosten auferlegt sind.
2. Diskriminierende Verkehrssteuern, die zum Teil prohibitiven Charakter tragen. Die Benachteiligung ausländischer Unternehmen durch die Einräumung günstigerer Steuersätze für Inländer bedeutet zweifellos zudem die Diskriminierung der ersteren.
3. Ungleiche Bestimmungen bezüglich der Abmessungen und Gewichte der zum Verkehr zugelassenen Lastkraftwagen.
4. Handhabung des Genehmigungsverfahrens für den grenzüberschreitenden Verkehr. Abgesehen von den, den Notwendigkeiten des Verkehrs nicht Rechnung tragenden, unzureichenden Kontingenten, behindert die verwaltungsmäßige Handhabung der Genehmigungsverfahren den Verkehr beträchtlich. Hier spielt ohne Zweifel vielfach das Interesse der Länder an einer Stützung ihrer Eisenbahnen eine wesentliche Rolle.
5. Die Frage der künftigen Tarifgestaltung bedarf im Rahmen der EWG einer einheitlichen Lösung. Hier liegt ein besonders schwieriges Problem, da einige Länder der EWG für die Tariffreiheit eintreten, während andere, z. B. die Bundesrepublik, konsequent auf der Festlegung verbindlicher Tarife und der Kontrolle ihrer praktischen Einhaltung beharren.

#### **Freies Niederlassungsrecht und freier Dienstleistungsverkehr**

Die Hauptsorge gilt der Freizügigkeit im Straßenverkehr Europas, sind doch gerade die Straßen die verbindenden Elemente, nicht nur der Menschen, was sich in dem stetig zunehmenden Omnibusverkehr manifestiert, sondern auch der Volkswirtschaften. Hier aber werden sich noch viele Schwierigkeiten ergeben, von denen eine besonders aufgezeigt werden soll, und zwar die Niederlassungsfreiheit auch im Verkehr. Man wird sich in diesem Zusammenhang an die Aufstockung der Güterfernverkehrskonzessionen erinnern, die in den letzten Wochen in der Bundesrepublik im Gespräch waren. Die Pläne der EWG gehen darauf hinaus, schon möglichst bald das freie Niederlassungsrecht für Verkehrsunternehmen und den freien Dienstleistungsverkehr zu gewährleisten. Eine solche Niederlassungsfreiheit würde aber heißen, daß z. B. ein Franzose auch in der Bundesrepublik den Sitz oder eine Filiale seines Straßenverkehrsunter-

nehmens unter den gleichen Bedingungen wie ein Westdeutscher errichten und das Gewerbe ausüben darf.

Freier Dienstleistungsverkehr wäre dann gewährt, wenn die westdeutschen Behörden einen Franzosen unter den gleichen Bedingungen wie einen Angehörigen des eigenen Landes zum grenzüberschreitenden Verkehr nach oder durch die Bundesrepublik oder gar zum Binnenverkehr darin zulassen, obwohl der Unternehmer seinen Sitz in Frankreich behält. Für die Durchsetzung dieser Vorhaben hat die EWG-Kommission schon Termine vorgeschlagen.

Die Beschränkungen der freien Niederlassung innerhalb der Mitgliedsstaaten sollen schrittweise bis 1967 aufgehoben werden. Für die Gewerbebranchen mit Hilfs- oder Vermittlerfunktionen, also für Spediteure, sind die Beschränkungen sogar bereits bis zum 31. 12. 1963 zu beseitigen. Die Termine für den freien Dienstleistungsverkehr hängen davon ab, wie schnell man auf dem Wege einer gemeinsamen EWG-Verkehrspolitik vorankommt. Die Freiheit des Durchgangsverkehrs soll beim Transit bis Ende 1962 herbeigeführt werden. In einer zweiten Phase bis Ende 1964 will man die Freiheit des Durchgangsverkehrs in dem Sinne verwirklichen, daß ein in seinem Herkunftsland zum Güterkraftverkehr zugelassenes Kraftfahrzeug auch am Transit durch einen anderen Mitgliedsstaat teilnehmen darf. Beim grenzüberschreitenden Verkehr sollen bis Ende 1964 wesentliche Aufstockungen der Kontingente verwirklicht werden. Spätestens bis Ende 1962 sollen die bestehenden Kontingente angemessen in einem gleichmäßigen, noch festzuliegenden Verhältnis aufgestockt werden.

Als besonders dringlich sieht man die Beseitigung der Beschränkungen für nichtansässige Verkehrsunternehmer an. Diese sollen spätestens bis 1967 beseitigt sein. Darüber hinaus soll bis Ende 1964 für ausländische Unternehmer über die bestehenden Möglichkeiten hinaus das Recht verwirklicht werden, vor oder nach Beförderung im grenzüberschreitenden Verkehr zumindest eine Beförderung im nationalen Verkehr auszuführen. Ganz gleich, wie die Diskussion über die Kontingentierung in der Bundesrepublik auslaufen sollte, wird man diesem europäischen Trend auf die Dauer Rechnung tragen müssen. In Brüssel will man die Erfordernisse des Niederlassungsrechts und der gemeinsamen Verkehrspolitik miteinander in Einklang bringen. Vor allem seien Voraussetzungen zu schaffen, die eine allmähliche Auflockerung des Systems der Zulassungsbeschränkungen gestatten.

*Dujardin*... IMMER  UND  ÜBERALL