

Lambert Schaus, Der Verkehr in der EWG (11. Juli 1960)

Quelle: Bulletin der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. n° 5-1960. Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften.

Urheberrecht: Alle Rechte bezüglich des Vervielfältigens, Veröffentlichens, Weiterverarbeitens, Verteilens oder Versendens an Dritte über Internet, ein internes Netzwerk oder auf anderem Wege sind urheberrechtlich geschützt und gelten weltweit.

Alle Rechte der im Internet verbreiteten Dokumente liegen bei den jeweiligen Autoren oder Anspruchsberechtigten.

Die Anträge auf Genehmigung sind an die Autoren oder betreffenden Anspruchsberechtigten zu richten. Wir weisen Sie diesbezüglich ebenfalls auf die juristische Ankündigung und die Benutzungsbedingungen auf der Website hin.

URL: http://www.cvce.eu/obj/lambert_schaus_der_verkehr_in_der_ewg_11_juli_1960-de-ed5b9598-8b47-4af9-b03d-7d073cc04488.html

Publication date: 24/10/2012

Der Verkehr in der EWG

von Lambert Schaus,
Mitglied der Kommission

Anläßlich der Debatte über die Beschleunigung der Zeitfolge des Vertrages hat das Europäische Parlament in seiner EntschlieÙung vom 31. März 1960 die Kommission der EWG, den Ministerrat und die Regierungen ersucht, „die gleichzeitige und abgestimmte Anwendung von Maßnahmen zu beschleunigen, die auf die Durchführung einer ... gemeinsamen Politik auf dem Gebiet des Verkehrs gerichtet sind“. In seiner „Absichtserklärung betreffend die interne Beschleunigung“, die am 12. Mai 1960 angenommen wurde, hat der Ministerrat im vollen Einvernehmen mit der Kommission „erneut auf seine Absicht verwiesen, auf dem Gebiet ... des Verkehrs eine mit der Entwicklung auf den übrigen Gebieten des Gemeinsamen Markts zusammenhängende Politik zu betreiben“.

Es versteht sich von selbst, daß die Durchführung der Vertragsbestimmungen nach einer das Ganze umfassenden Zeitfolge vor sich gehen muß; denn die Verfasser des Vertrages haben bei der Bestimmung der Maßnahmen für die verschiedenen Wirtschaftsbereiche eine gesunde Ausgewogenheit gesucht. Wenn die Durchführung der allgemeinen Ziele des Vertrages vorangetrieben wird, muß die Ausarbeitung einer gemeinsamen Politik auf dem Gebiet des Verkehrs entsprechend angeglichen werden.

Es ist jedoch angebracht, daran zu erinnern, daß der Anwendungsbereich der Bestimmungen des Rom-Vertrages auf dem Gebiet des Verkehrs nur sehr eng umrissen ist. Bei der Unterzeichnung des Vertrages haben die Hohen Vertragschließenden Parteien feststellen müssen, daß die Sonderbestimmungen von Titel IV (2. Teil) unvollständig sind und daß noch weiter verhandelt werden muß, um schließlich zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik zu gelangen. Dies ist der Sinn von Artikel 74 des Vertrages. Die erwähnte Verhandlung wird allerdings auf Gemeinschaftsebene erfolgen, und zwar nach dem in Artikel 75 hierfür bestimmten Verfahren. Die Kommission macht Vorschläge; der Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie das Europäische Parlament werden gehört; der Ministerrat beschließt, und zwar bis zum Ende der 2. Stufe einstimmig, danach mit qualifizierter Mehrheit.

In letzter Instanz hängt somit die Annahme einer gemeinsamen Verkehrspolitik vom Willen der Regierungen ab. Die Kommission hat das Recht zur Initiative und soll realistische und gleichzeitig kühne Vorschläge machen, wobei sie dem allgemeinen Interesse der Gemeinschaft Rechnung trägt. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß übermittelt die Meinungen der beteiligten Kreise, und das Europäische Parlament, das auf dem Gebiet des Verkehrswesens schon hervorragende Berichte vorgelegt hat, gibt seine maßgebliche Stellungnahme ab und bekräftigt gleichzeitig seinen zielstrebig politischen Willen. Die Ausarbeitung der gemeinsamen Verkehrspolitik wird eine langwierige Aufgabe sein, die viel Arbeit und Schwierigkeiten mit sich bringt. Wichtig ist jedoch, daß so bald wie möglich die großen Linien dieser Politik herausgearbeitet werden. Die Kommission wird in Kürze ein erstes Dokument über die gemeinsame Verkehrspolitik vorlegen, das als Arbeitsgrundlage gedacht ist und den zuständigen Instanzen der Gemeinschaft sowie den beteiligten Berufs- und Gewerkschaftsverbänden zur Diskussion überreicht wird.

Für eine beschleunigte Durchführung der Vertragsbestimmungen auf dem Gebiet des Verkehrs ist es jedoch vor allen Dingen wichtig, daß die Verpflichtungen eingehalten werden, die bestimmte Artikel auferlegen.

Die erste Aufgabe bestand seinerzeit darin, eine Regelung aufzustellen, die die Durchführung von Artikel 79 Absatz 1 des Vertrages gewährleistet, das heißt, die es ermöglicht, im Verkehr innerhalb der Gemeinschaft die Diskriminierungen zu beseitigen, die darin bestehen, daß ein Verkehrsunternehmer in denselben Verkehrsverbindungen für die gleichen Güter je nach ihrem Herkunfts- und Bestimmungsland unterschiedliche Frachten- und Beförderungsbedingungen anwendet. Diese Regelung ist vom Rat auf seiner Tagung am 27. Juni d. J. einstimmig angenommen worden. Sie versetzt die Kommission in die Lage, die oben genannten Diskriminierungen aufzudecken, und gibt ihr die Mittel zu deren Beseitigung an die Hand. Es darf hervorgehoben werden, daß diese Regelung der Kommission eine direkte Kontrollbefugnis innerhalb der festgesetzten Grenzen zur Beseitigung der Diskriminierungen überträgt und es ihr gestattet, unter der Aufsicht des Gerichtshofes Strafen aufzuerlegen.

Zu dieser Regelung hatte die Kommission in ihrem Vorschlag die Frage der Veröffentlichung der Frachten und der Beförderungsbedingungen angeschnitten. Es ist bekannt, daß dies eine der umstrittensten Fragen in der Verkehrspolitik unserer sechs Mitgliedstaaten ist. Der Rat hat schließlich auf einen geänderten Vorschlag der Kommission einstimmig eine etwas abweichende, aber bedeutungsvolle Lösung angenommen. Die Lösung des Problems der Veröffentlichung muß im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik gesucht werden: Wenn bis zum 1. Juli 1963 auf dieser Grundlage — das heißt einstimmig — keine Lösung gefunden worden ist, „so sind Entscheidungen über Art, Form und Umfang der Veröffentlichung sowie alle sonstigen zweckdienlichen Vorkehrungen innerhalb der Grenzen und nach Maßgabe des Artikels 78 Absatz 1 und 3 zu treffen, wobei zu berücksichtigen ist, daß sich diese Entscheidungen und Vorkehrungen auf jeden Fall in den Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik einfügen müssen“. So schreibt also diese Regelung vor, daß vom oben genannten Zeitpunkt an und unter den festgesetzten Bedingungen eine Entscheidung mit qualifizierter Mehrheit über die Veröffentlichung getroffen werden kann.

Es ist aber ganz selbstverständlich, daß die übrigen Probleme der Verkehrspolitik zu gleicher Zeit gelöst werden müssen. Die Durchführung der Artikel 80 (Tarife, die einer Unterstützung oder einem Schutz dienen) und 75 Absatz 1 a und b (Regelung des internationalen Verkehrs und Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind) wird es ermöglichen, bestimmte allgemeine Grundsätze der gemeinsamen Politik festzulegen. Ganz allgemein geht es um die Beseitigung der Hindernisse, die einem guten Funktionieren des Gemeinsamen Markts im Wege stehen, und um die schrittweise Liberalisierung des Verkehrs.

Die Bedeutung des bis zur Einführung einer gemeinsamen Politik gültigen „Stand-still“ auf dem Gebiete des Verkehrs kann nicht nachdrücklich genug hervorgehoben werden. Seit dem Inkrafttreten des Vertrages darf nach Artikel 76 ein Mitgliedstaat die verschiedenen am 1. Januar 1958 auf diesem Gebiet geltenden Vorschriften in ihren unmittelbaren oder mittelbaren Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen anderer Mitgliedstaaten im Vergleich zu den inländischen Verkehrsunternehmen nicht ungünstiger gestalten. Über diese durch Artikel 76 auferlegten genauen Vorschriften hinaus „unterlassen“ nach Artikel 5 Absatz 2 „die Mitgliedstaaten alle Maßnahmen, welche die Verwirklichung der Ziele dieses Vertrages gefährden könnten“. Bei der Anwendung dieses Prinzips auf dem Gebiet des Verkehrs versteht es sich von selbst, daß die Mitgliedstaaten ersucht werden, sich sowohl gegenseitig als auch die Kommission in jenen Fällen zu konsultieren, in denen sie auf nationaler Ebene Maßnahmen zu ergreifen gedenken, die die gemeinsame Politik beeinträchtigen könnten.

Die Bestimmungen von Titel IV des Vertrages, insbesondere von Artikel 75, erlauben die Festsetzung aller notwendigen Vorschriften für eine gemeinsame Verkehrspolitik.

Die Kommission hat vorbereitende Arbeiten durchgeführt, die es ihr ermöglichen, einen ersten Gesamtplan der gemeinsamen Politik aufzustellen.

Die Erörterungen dieses Plans werden ihr nützliche Hinweise zur Unterbreitung von Vorschlägen geben, die den institutionellen Vorschriften entsprechen.

Die Kommission ist der Ansicht, daß die gemeinsame Politik auf die Verkehrsinfrastruktur erweitert werden muß. Sie ist der Auffassung, daß das Vorhandensein eines Netzes von Verkehrsachsen, das aus europäischer Sicht errichtet wird, eine der wichtigsten Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinschaft ist. Am 23. Juni d. J. hat sie „Empfehlungen zur Infrastruktur des Verkehrswesens in der Gemeinschaft“ an die Mitgliedstaaten gerichtet. Dieser erste Gesamtplan, der die großen Eisenbahn-, Straßen- und Wasserstraßenverbindungen betrifft, die für die Entwicklung des Gemeinsamen Markts unbedingt erforderlich sind, wird ergänzt werden durch ein Programm über den Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur, insbesondere nach Maßgabe der Bedürfnisse der weniger entwickelten Gebiete der Gemeinschaft.

Die gemeinsame Verkehrspolitik kann nur verwirklicht werden, wenn die Mitgliedstaaten den politischen

Willen zur Erreichung des Zieles haben. Groß werden die Schwierigkeiten sein, die sich auf dem Wege dahin entgegenstellen werden. Man sollte jedoch die technischen Hindernisse, mit denen sich die Sachverständigen beschäftigen, nicht überschätzen, sondern vielmehr versuchen, sie im Geiste gegenseitigen Verständnisses und Entgegenkommens zu überwinden. Es obliegt den politischen Instanzen, darauf zu achten, daß Gemeinschaftslösungen im europäischen Geist gesucht werden. Da im Vertrag fortlaufende Verhandlungen auf dem Gebiet des Verkehrs im Rahmen der Gemeinschaft vorgesehen sind, sind die politischen Zuständigkeiten klar umrissen.

Diese gemeinsame Verkehrspolitik ist für den Erfolg des Gemeinsamen Markts notwendig. Sie wird „der wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmer Rechnung“ tragen (Art. 78) und in dem Bestreben geführt, das Niveau der Lebenshaltung und der Beschäftigung in den Mitgliedstaaten zu heben.

Endziel der gemeinsamen Verkehrspolitik, die in den allgemeinen Rahmen der Wirtschaftspolitik der Gemeinschaft eingegliedert ist, wird der Dienst am gemeinsamen Wohl unseres Europas sein, das letztlich nichts anderes sein kann als das Gemeinwohl eines jeden Mitgliedstaats.

Brüssel, den 11. Juli 1960.