

EUROPÄISCHES PARLAMENT

1999



2004

Sitzungsdokument

25. November 1999

ENDGÜLTIG
A5-0075/1999

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung eines Systems für die Verteilung von Genehmigungen für Lastkraftwagen, die in der Schweiz fahren
(KOM(1999) 35 – C5-0054/1999 – 1999/0022(COD))

Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Pedro Aparicio Sánchez

Erklärung der benutzten Zeichen	Numerierung und französische Abkürzung der Ausschüsse
<p>* Verfahren der Konsultation <i>Mehrheit der abgegebenen Stimmen</i></p> <p>**I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung) <i>Mehrheit der abgegebenen Stimmen</i></p> <p>**II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung) <i>Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des Gemeinsamen Standpunkts</i> <i>Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung des Gemeinsamen Standpunkts</i></p> <p>*** Verfahren der Zustimmung <i>Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des EU-Vertrags genannt sind</i></p> <p>***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung) <i>Mehrheit der abgegebenen Stimmen</i></p> <p>***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung) <i>Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des Gemeinsamen Standpunkts</i> <i>Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung des Gemeinsamen Standpunkts</i></p> <p>***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung) <i>Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des gemeinsamen Entwurfs</i></p>	<p>I. AFET Ausschuß für auswärtige Angelegenheiten, Menschenrechte, gemeinsame Sicherheit und Verteidigungspolitik</p> <p>II. BUDG Haushaltsausschuß</p> <p>III. CONT Ausschuß für Haushaltskontrolle</p> <p>IV. LIBE Ausschuß für die Freiheiten und Rechte der Bürger, Justiz und innere Angelegenheiten</p> <p>V. ECON Ausschuß für Wirtschaft und Währung</p> <p>VI. JURI Ausschuß für Recht und Binnenmarkt</p> <p>VII. INDU Ausschuß für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie</p> <p>VIII. EMPL Ausschuß für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten</p> <p>IX. ENVI Ausschuß für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik</p> <p>X. AGRI Ausschuß für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung</p> <p>XI. PECH Ausschuß für Fischerei</p> <p>XII. REGI Ausschuß für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr</p> <p>XIII. CULT Ausschuß für Kultur, Jugend, Bildung, Medien und Sport</p> <p>XIV. DEVE Ausschuß für Entwicklung und Zusammenarbeit</p> <p>XV. AFCO Ausschuß für konstitutionelle Fragen</p> <p>XVI. FEMM Ausschuß für die Rechte der Frau und Chancengleichheit</p> <p>XVII. PETI Petitionsausschuß</p>
<p>(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)</p>	

INHALT

	<u>Seite</u>
Geschäftsordnungsseite	4
LEGISLATIVVORSCHLAG	6
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG	18
BEGRÜNDUNG	19
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, AUSSENHANDEL, FORSCHUNG UND ENERGIE.....	25

GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE – MITENTSCHEIDUNG (1. LESUNG)

Mit Schreiben vom 26. Februar 1999 unterbreitete die Kommission dem Europäischen Parlament den Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Festlegung eines Systems für die Verteilung von Genehmigungen für Lastkraftwagen, die in der Schweiz fahren (KOM(1999) 35 – 1999/0022(COD) zuvor 1999/0022(SYN)).

Dieser Vorschlag der Kommission wurde zum 1. Mai 1999 (C4-0219/1999) in das Verzeichnis der Vorschläge aufgenommen, bei denen das Inkrafttreten des Vertrags von Amsterdam eine Änderung der Rechtsgrundlage und/oder eine Änderung des Legislativverfahrens bedingt, im vorliegenden Falle das Verfahren nach Artikel 251 des EG-Vertrags (Verfahren der Mitentscheidung). Die Kommission hat ihre ursprünglichen Vorschläge mit Schreiben vom 3. Mai 1999 bestätigt und sie dem Parlament unterbreitet.

In der Sitzung vom 23. Juli 1999 gab die Präsidentin des Europäischen Parlaments bekannt, daß sie diesen Vorschlag an den Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr als federführenden Ausschuss und an den Ausschuss für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie als mitberatenden Ausschuss überwiesen hat.

Der Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr benannte in seiner Sitzung vom 31. August 1999 Herrn Pedro Aparicio Sánchez als Berichterstatter.

Der Ausschuss prüfte den Berichtsentwurf in seinen Sitzungen vom 22. April, 22. September, 13. Oktober und 23./24. November 1999.

In der letztgenannten Sitzung nahm der Ausschuss den Entwurf einer legislativen Entschließung mit 24 Stimmen bei 2 Gegenstimmen und 25 Enthaltungen an.

An der Abstimmung beteiligten sich: die Abgeordneten Hatzidakis, Vorsitzender; Mastorakis, van Dam und Markov, stellvertretende Vorsitzende; Aparicio Sánchez, Berichterstatter; Atkins, Attwooll, Bakopoulos, Berend, Blak (in Vertretung d. Abg. Hume), Bradbourn (in Vertretung d. Abg. Cesaro), Callanan, Cerdeira, Chichester (in Vertretung d. Abg. Decourriere), Cocilovo (in Vertretung d. Abg. Fitto), Collins, Costa, Esclopé, Fava, Ferber (in Vertretung d. Abg. Peijs), Foster (in Vertretung d. Abg. Marques), Grosch, Hedkvist Petersen, Jeggle (in Vertretung d. Abg. Musotto), Karamanou (in Vertretung d. Abg. Lüttge), Koch, McCarthy, Meijer, Miguélez Ramos, Nogueira Román, Ojeda Sanz, Piecyk, Pohjamo, Poli Bertone, Rack, Ripoll I Martínez, Sánchez García, Sanders-Ten Holte (in Vertretung d. Abg. Sterckx), Scallon, Schierhuber (in Vertretung d. Abg. Schmitt), Simpson, Sommer, Stenmarck (in Vertretung d. Abg. Jarzembowski), Stockmann, Sudre, Turco, Vatanen, Viceconte, von Boetticher, Walter (in Vertretung d. Abg. Izquierdo Collado) und Watts.

Die Stellungnahme des Ausschusses für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie ist diesem Bericht beigelegt.

Der Bericht wurde am 25. November 1999 eingereicht.

Die Frist für die Einreichung von Änderungsanträgen wird im Entwurf der Tagesordnung für die Tagung angegeben, auf der der Bericht geprüft wird.

LEGISLATIVVORSCHLAG

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Festlegung eines Systems für die Verteilung von Genehmigungen für Lastwagen, die in der Schweiz fahren (KOM(1999)35) - (C5-0054/1999 -1999/0022 (COD))

Der Vorschlag wird mit folgenden Änderungen gebilligt:

Vorschlag der Kommission¹

Änderungen des Parlaments

(Änderungsantrag 1) Erwägung 7

Um eine optimale Nutzung der Genehmigungen zu gewährleisten, sollten nicht genutzte Genehmigungen der Kommission zur Neuverteilung übertragen werden.

Um eine Optimale Nutzung der Genehmigungen zu gewährleisten, sind nicht genutzte Genehmigungen der Kommission zur Neuverteilung zu übertragen.

Or. de

Begründung:

Deutlichere Sprachfassung gegenüber dem Originaltext („sollten“).

(Änderungsantrag 2) Erwägung 8

Die Zuwendung der Genehmigungen erfolgt nach Kriterien, die die im Alpenraum bestehenden Verkehrsströme voll berücksichtigen.

Die Zuwendung der Genehmigungen erfolgt nach Kriterien, die die im Alpenraum bestehenden Warenverkehrsströme und echten Verkehrsbedürfnisse in vollem Umfang berücksichtigen.

Or. de

Begründung:

Deutlichere Sprachfassung gegenüber dem Originaltext („Verkehrsströme“).

(Änderungsantrag 3) Erwägung 9a (neu)

9a. Durchführungsmaßnahmen sind im Einklang mit dem Beschluß 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni

¹ ABl. C 114 vom 27.4.1999, S. 4.

1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹ zu verabschieden.

¹ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Or. en

Begründung:

Siehe Begründung zu Änderungsantrag 6.

(Änderungsantrag 4)
Artikel 3 Absatz 4

Die Genehmigungen für jedes Jahr werden vor dem 15. November des vorangegangenen Jahres zugewiesen.

Die Genehmigungen für jedes Jahr werden vor dem 15. August des vorangegangenen Jahres zugewiesen.

Or. de

Begründung:

Für die Straßentransportunternehmen muß frühzeitig Planungssicherheit bezüglich des nachfolgenden Jahres geschaffen werden, insbesondere, damit sie in ihre langströmigen Verkehre auch die Schiene einbinden können. Daher sollte die Neuverteilung der Kontingente für das darauffolgende Jahr bereits am 15. August erfolgen.

(Änderungsantrag 5)
Artikel 5 Absatz 1

Vor dem 15. November übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die Genehmigungen, die sie in dem betreffenden Jahr nicht zugewiesen haben.

Vor dem 15. September übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die Genehmigungen, die sie in dem betreffenden Jahr nicht zugewiesen haben.

Or. de

Begründung:

Es scheint gerechtfertigter, den Termin für die der Kommission von den Mitgliedstaaten zu übermittelnden Genehmigungen auf dieses Datum zu legen, da dadurch die maximale Nutzung dieser Genehmigungen innerhalb des betreffenden Jahres erleichtert würde.

(Änderungsantrag 6)
Artikel 7

Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission erlassenen Verordnungen vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat innerhalb einer Frist von drei Monaten von seiner Befassung an keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

Die Kommission wird von einem Verwaltungsausschuß unterstützt. Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates findet unbeschadet des Artikels 8 dieses Beschlusses Anwendung.

Die in Artikel 5 Absatz 6 dieses Beschlusses genannte Frist wird auf 3 Monate festgelegt.

Das Europäische Parlament wird von der Kommission regelmäßig gemäß Artikel 7 Absatz 3 des genannten Beschlusses über die Tätigkeiten des Ausschusses unterrichtet. Die für die Kommission geltenden Grundsätze und Bedingungen für den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten finden auf den Ausschuß Anwendung.

Or. de

Begründung

Gemäß dem Beschluß des Rates (1999/468/EG) vom 28.6.1999 und der im Anschluß daran ausgesprochenen Empfehlung der Konferenz der Ausschußvorsitzenden vom 26.10.1999 sind diese Ausschußverfahren im Rahmen der Komitologie nunmehr einheitlich zu formulieren.

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Festlegung eines Systems für die Verteilung von Genehmigungen für Lastwagen, die in der Schweiz fahren (KOM(1999) 35 - C5-0054/1999 – 1999/0022 (COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(1999) 35),¹
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 71 des EG-Vertrags (C5-0054/1999),
 - gestützt auf Artikel 67 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahme des Ausschusses für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie (A5-0075/1999),
1. billigt den so geänderten Vorschlag der Kommission;
 2. verlangt, erneut befaßt zu werden, falls die Kommission beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

¹ ABl. C 114 vom 27.4.1999, S. 4.

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

In dem Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße, das am 1. Dezember 1998 abgeschlossen und am 21.6.99 unterzeichnet wurde, ist in Artikel 8 vorgesehen, daß der Transit von Lastkraftwagen mit einem Gewicht von 40 Tonnen auf dem schweizerischen Gebiet ab dem 1. Januar 2005 liberalisiert wird. Bis zu diesem Zeitpunkt werden folgende zulässige Gesamtgewichte von LKW's mittels Kontingentierung genehmigt: im Jahr 2000 : von mehr als 28 Tonnen, für die Jahre 2001 bis 2004: von mehr als 34 Tonnen :

Dies bedeutet andererseits, daß z.B. ab 2001 die Einreise von LKW's mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 34 Tonnen nicht mehr genehmigungspflichtig ist.

Ab dem 1.1.2005 entfällt jegliche Genehmigungspflicht für LKW's bis zu 40 Tonnen Gesamtgewicht.

Dieses System ersetzt das derzeitige Transitverbot für Lastkraftwagen mit mehr als 28 Tonnen und begleitet die steuerlichen Maßnahmen, durch die die Beförderung von Lastkraftwagen mit dem Zug auf bestimmten Verkehrsachsen in der Schweiz unterstützt werden soll.

Darüber hinaus ist folgendes vorgesehen:

- Kontingente für Lastkraftwagen bis zum Jahr 2005
 - i) im Jahr 2000 eine Transitgenehmigung für : 250.000 Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen mittels einer Gebühr für die Durchfahrt durch die Schweiz in Höhe von 180 CHF für alle Arten von Lastkraftwagen,
 - ii) in den Jahren 2001 und 2002 eine Transitgenehmigung für 300.000 Lastkraftwagen gegen die Entrichtung einer Gebühr in Höhe von 178 CHF für die umweltfreundlicheren Lastkraftwagen (Euro II) und in Höhe von 211 CHF für die umweltbelastenderen Lastkraftwagen (Euro I) sowie in Höhe von 251 CHF für die ältesten Lastkraftwagen ,
 - iii) in den Jahren 2003 und 2004 eine Transitgenehmigung für 400.000 Lastkraftwagen gegen Entrichtung einer Gebühr in Höhe von 210 CHF, 240 CHF oder 300 CHF entsprechend dem Grad der Umweltbelastung ;
- Besteuerung der Lastkraftwagen ab dem Jahr 2005: Die Schweiz hat sich verpflichtet, die Gebühr von 200 Euro auf 180 Euro für die Lastkraftwagen zu verringern, bis die Arbeiten am Lötschberg-Eisenbahntunnel, einer für den kombinierten Straßen-/Schienenverkehr erforderlichen Infrastruktur, beendet sind;

- die Schweiz kann nur zweimal innerhalb von 5 Jahren eine Schutzklausel zur Einschränkung des Transits in Anspruch nehmen, wenn die Umweltbelastung kritische Werte erreicht;
- die morgendlichen Zollkontrollen an den Grenzen werden beschleunigt;
- für die Lastkraftwagen ohne Beladung oder mit verderblichen Lebensmitteln (Obst und Gemüse, Käse usw.) gelten Ausnahmeregelungen. Die Anzahl an Leergenehmigungen wird für den Zeitraum 2000-2004 auf 220.000 pro Jahr festgelegt. Das Wegeentgelt für einen Lastkraftwagen, der die Schweiz mit einer solchen Genehmigung durchfährt, wird sich im Jahre 2000 auf 40 CHF belaufen und sich bis zum Jahr 2004 um 10 CHF pro Jahr bis auf 80 CHF erhöhen.

2. VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES RATES ZUR VERTEILUNG VON GENEHMIGUNGEN FÜR LASTKRAFTWAGEN, DIE IN DER SCHWEIZ FAHREN

Auf der Grundlage des Abkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft legt dieser Vorschlag für den Zeitraum 2000-2004 eine Methode zur Berechnung der Zuteilung von Genehmigungen für Transportunternehmen fest, die die Mitgliedstaaten untereinander aufteilen müssen. Nach Ablauf des Abkommens im Jahr 2005 hat sich die Schweiz verpflichtet, sich nach der Gemeinschaftsnorm von 40 Tonnen zulässigem Gewicht zu richten. Davon sind zwei Arten von Genehmigungen betroffen: Die erste gilt für Lastkraftwagen, die die derzeitige Gewichtsgrenze von 28 Tonnen überschreiten, und die zweite gilt für eine zusätzliche Zahl von leeren oder leicht beladenen Fahrzeugen. Derzeit stützt sich der Entwurf für eine Verordnung nur auf lückenhafte Informationen über mehrere Parameter (Nationalität der Transportunternehmen; Umfang des aufgrund der Gewichtsgrenze von 28 Tonnen umgeleiteten Verkehrs; Mitgliedstaat, in dem die Fahrzeuge zugelassen sind). Die Notwendigkeit zusätzlicher Angaben wird hervorgehoben, ebenso wie die Möglichkeit einer Änderung der einem Mitgliedstaat erteilten Genehmigungen auf dem Wege eines Ausschlußverfahrens in dem Fall, in dem sich aus den neuen Zahlen Abweichungen von 5% bzw. 500 Genehmigungen pro Mitgliedstaat ergeben.

Die Kommission schlägt ebenfalls vor, die Genehmigungen für Lastkraftwagen mit über 28 Tonnen Gesamtgewicht auf der Grundlage des auf jeden Mitgliedstaat entfallenden Anteils am bilateralen Verkehr und am Transitverkehr zuzuweisen. Um Streitigkeiten bei der Aufteilung zu vermeiden, sieht sie nichtsdestoweniger vor, jedem Mitgliedstaat eine jährliche Mindestzahl von 1.500 Genehmigungen zu erteilen. Die restlichen Genehmigungen könnten gemäß den Bedürfnissen sowohl des bilateralen Verkehrs als auch des Transitverkehrs aufgeteilt werden. Die Kriterien für die Aufteilung stützen sich auf die von dem Transportunternehmen durch die Gewichtsgrenze von 28 Tonnen zu tragenden Mehrkosten: zusätzliche Fahrzeuge für den bilateralen Verkehr und Umwegkilometer (über Österreich oder über Frankreich) für den Transitverkehr, der angehalten ist, schweizerisches Gebiet zu umgehen.

Ähnliche Kriterien gelten für die Begründung der Zuweisung von Genehmigungen für leere oder leicht beladene Fahrzeuge. Die darunter fallenden Fahrzeuge müssen ein niedrigeres Wegeentgelt entrichten. Wichtigstes Kriterium für die Berechnung ist hierbei die Verteilung von Transitzugfahrten durch die Schweiz nach Nationalität des Transportunternehmers (vor allem

italienische und deutsche: so wird geschätzt, daß 42,63% des umgeleiteten Verkehrs auf in Deutschland zugelassene Fahrzeuge und 28% auf in Italien zugelassene Fahrzeuge entfallen).

3. ANMERKUNGEN

- 3.1 Zunächst ist der Berichterstatter darüber erstaunt, daß der vorliegende Vorschlag an das Parlament überwiesen wurde, bevor es zu dem Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Schweiz konsultiert wurde. Wenn sich das Parlament nun zu diesen Vorschlag äußert, so könnte dies indirekt als seine Zustimmung zu dem Abkommen verstanden werden.
- 3.2 Darüber hinaus gibt die Kommission zu, daß ihr verlässliche und aktuelle Daten in Bezug auf die Verkehrsströme zwischen der Europäischen Union und der Schweiz fehlen und dies, obwohl Verhandlungen zwischen der EU und der Schweiz schon seit Jahren geführt werden. (Eine Verkehrszählung findet zur Zeit statt).

Der Berichterstatter kann sich im großen und ganzen mit dem Vorschlag einverstanden erklären. Er unterstützt die Berechnungsmethode, die auf Grund der noch laufenden Verkehrszählung objektive Anhaltspunkte für die Vergabe der Genehmigungen bieten soll und erklärt sich mit der vorgeschlagenen generellen Kontingentierung von 1500 Genehmigungen pro Mitgliedsstaat einverstanden.

Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen die durch das Inkrafttreten des Amsterdam-Vertrages geänderten Rechtsvorschriften sowie das Datum für die Nichtsinanspruchnahme bzw neue Verteilung von Genehmigungen für das laufende Jahr: statt des 15. November schlägt der Berichterstatter den 15. Oktober vor, damit die Transportunternehmen besser planen können und anderenfalls die Gefahr besteht, daß wegen des späten Zeitpunkts Kontingente für das laufende Jahr nicht ausgeschöpft werden.

24. November 1999

STELLUNGNAHME

(Artikel 162 der Geschäftsordnung)

für den Ausschuß für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Festlegung eines Systems für die Verteilung von Genehmigungen für Lastkraftwagen, die in der Schweiz fahren (KOM(1999) 35 – C5-0054/1999 – 99/0022 (COD)) (Bericht Aparicio Sánchez)

Ausschuß für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie

Verfasser der Stellungnahme: Renato Brunetta

VERFAHREN

In seiner Sitzung vom 4. Oktober 1999 benannte der Ausschuß für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie Renato Brunetta als Verfasser der Stellungnahme.

Der Ausschuß prüfte den Entwurf einer Stellungnahme in seinen Sitzungen vom 13. Oktober und 23. November 1999.

In der letztgenannten Sitzung nahm er die nachstehenden Schlußfolgerungen einstimmig bei einer Enthaltung an.

Bei der Abstimmung waren anwesend: Carlos Westendorp y Cabeza, Vorsitzender; Nuala Ahern und Peter Michael Mombaur, stellvertretende Vorsitzende; Renato Brunetta, Verfasser und stellvertretender Vorsitzender; Konstantinos Alyssandrakis, Alexandros Baltas, Bastiaan Belder (in Vertretung d. Abg. Yves Butel), Massimo Carraro, Gérard Caudron, Giles Bryan Chichester, Nicholas Clegg, Dorette Corbey (in Vertretung d. Abg. Claude J.-M.J.Desama), Willy De Clercq, Harlem Désir, Jonathan Evans (in Vertretung d. Abg. Anders Wijkman), Concepció Ferrer I Casals, Francesco Fiori (in Vertretung d. Abg. Godelieve Quisthoudt-Rowohl), Christos Folias, Jacqueline Foster (in Vertretung d. Abg. Marjo Matikainen-Kallström), Norbert Glante, Michel Hansenne, Malcolm Harbour, Roger Karoutchi, Alain Lamassoure, Bernd Lange (in sostituzione dell'on Rolf Linkohr), Werner Langen, Peter Liese (in Vertretung d. Abg. Konrad K. Schwaiger), Caroline Lucas, Nelly Maes, Eryl Margaret McNally, Luisa Morgantini, Simon Francis Murphy, Giuseppe Nistico' (in Vertretung d. Abg. Umberto Scapagnini), Reino Paasilinna, Marit Paulsen (in Vertretung d. Abg. Colette Flesch), Elly Plooij-Van Gorsel, Samuli Pohjamo (in Vertretung d. Abg. Astrid Thors), John Purvis, Alexander Radwan (in Vertretung d. Abg. Angelika Niebler), Imelda Mary Read, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Esko Olavi Seppänen, Anna Terron i Cusi (in Vertretung d. Abg. François Zimeray), Antonios Trakatellis (in Vertretung d. Abg. Christian Foldberg Rovsig), Turmes (in Vertretung d. Abg. Ilka Schröder), Jaime Valdivielso de Cué, W.G. Van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca (in Vertretung d. Abg. Guido Bodrato).

ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

Zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft wurde ein Abkommen über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße geschlossen. Der vorliegende Vorschlag für eine Verordnung sieht insbesondere für eine Übergangszeit die Vergabe einer Anzahl von Genehmigungen an die Transportunternehmen aus der EU vor, die es diesen Unternehmen ermöglichen, mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 28 Tonnen durch das Gebiet der Schweiz zu fahren.

Demzufolge wird eine Berechnungsmethode für die Zuweisung dieser Verkehrsgenehmigungen auf der Grundlage der wichtigsten Verkehrsflüsse (bilateraler Verkehr und Transitverkehr) in die Schweiz eingeführt, wobei jedes Land jährlich mindestens 1500 Genehmigungen erhalten soll. Die Aufteilung dieser Genehmigungen auf die registrierten Unternehmen wird Sache der Mitgliedstaaten sein.

So können Transportunternehmen der Gemeinschaft mit diesen Genehmigungen noch vor der Übernahme der EU-Rechtsvorschriften, die eine Obergrenze von 40 Tonnen vorsehen, durch die Schweiz im Jahr 2005 Fahrzeuge einsetzen, die den von der Gemeinschaft festgelegten Gewichtsbeschränkungen entsprechen.

Es gibt zwei Kategorien von Genehmigungen: die erste betrifft Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 28 Tonnen; dies ist die derzeitige Höchstgrenze; die zweite betrifft die Zulassung einer zusätzlichen Anzahl von Fahrzeugen, die Leerfahrten durchführen oder Ladungen mit geringerem Gewicht befördern.

Die Kriterien für die Verteilung orientieren sich an den zusätzlichen Kosten für die Transportunternehmer, die diesen durch die Einhaltung der Obergrenze von 28 Tonnen entstehen: Zahl der zusätzlich eingesetzten Fahrzeuge beim bilateralen Verkehr sowie zusätzlich gefahrene Kilometer (durch Österreich oder Frankreich), um das Territorium der Schweiz zu umgehen, beim Transitverkehr.

Analoge Kriterien gelten für die Zuweisung von Genehmigungen für Fahrzeuge, die Leerfahrten durchführen, oder aber nur leichte Fracht befördern. Für diese Fahrzeuge gilt ein verringertes Wegeentgelt. Das wichtigste Element bei der Berechnung ist die Verteilung der Transitfahrten, aufgeschlüsselt nach der Staatsangehörigkeit der Transportunternehmer (es handelt sich vornehmlich um Italiener und um Deutsche: nach Schätzungen entfallen 42,63% der Umweg-km auf in Deutschland zugelassene Fahrzeuge, und 28% der Umweg-km auf in Italien zugelassene Fahrzeuge).

Es wird Aufgabe eines spezifischen technischen Ausschusses sein, gegebenenfalls die Aufteilung der Genehmigungen nach Maßgabe der Verfügbarkeit statistischen Materials über die Verkehrsflüsse im Alpenraum zu modifizieren.

Um die Aufteilung so gerecht wie möglich zu gestalten, wird es nach Ansicht des Verfassers der Stellungnahme vor allem notwendig sein, die Daten über den bilateralen Verkehr und über den Transitverkehr zu aktualisieren.

Die Kommission hat bereits diesbezüglich ihre Absicht erklärt, im Jahre 2000 eine genauere Zählung durchzuführen und dem durch die Verordnung geschaffenen Ausschuss einen

Vorschlag zur Änderung der Aufteilung zu unterbreiten, falls diese Zählung Anteile ergeben würde, die von den bisher zugrunde gelegten Werten erheblich abweichen; dieser Fall würde eintreten, wenn diese Abweichungen für einen Mitgliedstaat 5% bzw. 500 Genehmigungen gegenüber den in den Anhängen I und II des Kommissionsdokuments vorgeschlagenen Verteilungsschlüsseln betragen würden.

Im Hinblick auf die Verfügbarkeit vollständigen und zuverlässigen Datenmaterials schlägt der Verfasser der Stellungnahme vor, die statistischen Ämter der betreffenden Staaten sowie Eurostat in die Strukturierung dieser Datenbank einzubeziehen. Dank der Integration harmonisierter Daten aus verschiedenen glaubwürdigen Quellen wird es auf diese Weise möglich werden, einen Rahmen mit größtmöglicher Realitätsnähe zu schaffen.

Was die von der Kommission vorgeschlagene Verteilungsmethode für die Genehmigungen angeht, so hält es der Verfasser der Stellungnahme für notwendig, hierbei von der Zählung der Fahrzeuge und der Schätzung der von ihnen zurückgelegten Kilometer auszugehen, und zwar sowohl beim bilateralen Verkehr als auch beim Transitverkehr; er glaubt, daß dieses Kriterium stärkeres Gewicht erhalten sollte, angesichts der Bereitschaft der schweizerischen Behörden, einen Teil der Umwege, welche die Transportunternehmer, unter Nutzung der Straßen der Nachbarländer, machen müssen, zu absorbieren.

Diese Parameter sollten seiner Auffassung nach mit Indikatoren in bezug auf folgende Variablen integriert werden:

1. geographische Variable: um zu bewerten, in welchem Maße die Morphologie, die Dimensionen des Territoriums und die Infrastruktureinrichtungen der Schweiz das in Rede stehende Transportsystem beeinflussen, und zwar für jeden einzelnen der betroffenen Staaten,
2. wirtschaftliche Variable: um die Charakteristiken eines Modells zu definieren, welches die Auswirkungen der fraglichen Transporte auf die Wertschöpfung in jedem der betreffenden Länder bewertet.

Um zu gewährleisten, daß die Zahl der erteilten Genehmigungen jederzeit auf aktualisiertem Datenmaterial basiert, hält es der Verfasser der Stellungnahme für zweckmäßig, daß der technische Ausschuß die Zahl der Genehmigungen für jedes Land nur für einen Zeitraum festlegt, der kürzer als ein Jahr ist (Halbjahr, Vierteljahr).

Der Verfasser der Stellungnahme respektiert den Grundsatz der Kontingentierung der Verkehrsgenehmigungen für Lastkraftwagen in der Schweiz, wünscht sich darüber hinaus aber auch, daß die zuständigen Behörden daran gehen, die Infrastruktur auszubauen, um den Transportunternehmern der betreffenden Länder effiziente Alternativen anzubieten. Dieser Wunsch sei zum Schluß zum Ausdruck gebracht, um zu gewährleisten, daß beim Transport zu Land eine wirksamer Wettbewerb besteht, so daß allen Akteuren die gleichen Bedingungen geboten werden.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Der Ausschuß für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie:

1. billigt den von der Europäischen Union und der Schweiz begonnenen Prozeß, der darauf abzielt, eine Lösung für die Frage des LKW-Verkehrs auf schweizerischem Territorium zu schaffen, und zwar unter Beachtung des Grundsatzes der Wechselseitigkeit sowie unter Berücksichtigung der verschiedenen makroökonomischen Größen dieser beiden System;
2. glaubt, daß die von der Kommission für die Zuweisung der Genehmigungen vorgeschlagene Methode, ungeachtet der Tatsache, daß sie nur für einen Übergangszeitraum angewandt werden soll, durch Bewertungen wirtschaftlicher wie geographischer Art ergänzt werden muß, wobei die Datengrundlage jedoch nach wie vor die Verkehrsflüsse, vor allem beim Transitverkehr, sein sollen;
3. hält zu diesem Zweck die Schaffung eines Kontrollsystems für notwendig, damit aktualisierte Daten über die Verkehrsströme zwischen der Europäischen Union und der Schweiz verfügbar gemacht werden, und zwar unter Einbeziehung von Eurostat sowie der statistischen Ämter der betroffenen Staaten;
4. wünscht sich, daß die Kommission eine gründliche Bewertung der Auswirkungen durchführt, die das System für die Verteilung der Genehmigungen auf die Nachhaltigkeit unter dem Blickwinkel des Umweltschutzes, sowie auf die Straßeninfrastruktur der Nachbarländer der Schweiz, unter besonderer Berücksichtigung des Transitverkehrs über die französischen und die österreichischen Alpen, haben wird;
5. ist ebenfalls von der Notwendigkeit überzeugt, zu einer vorläufigen und dennoch soliden Lösung zu kommen, bis der technische Ausschuß eine neue Methode für die Verteilung der Genehmigungen vorschlägt, und zwar für geeignete Zeiträume, die kürzer als ein Jahr sein sollen;
6. bringt, unter Respektierung des Grundsatzes der Ausstellung von Genehmigungen, den Wunsch zum Ausdruck, daß die schweizerischen Behörden ein Programm zur Verbesserung der Infrastruktur für alternative Transportmöglichkeiten auf den Weg bringen, damit alle Akteure der Europäischen Union gleiche Wettbewerbsbedingungen erhalten;
7. wünscht, daß das Parlament erneut konsultiert wird, wenn der spezifische technische Ausschuß eine neue Methode für die Aufteilung der Genehmigungen vorschlägt;
8. billigt den zu prüfenden Vorschlag der Kommission, in Erwartung der Arbeiten des erwähnten Ausschusses, mit denen das System der Aufteilung der Genehmigungen gerechter und wirksamer gestaltet werden soll.
9. Der Ausschuß bittet den federführenden Ausschuß für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

(Änderungsantrag 1 von Herrn Massimo Carraro)
Erwägung 1a (neu)

Falls das Abkommen aus von der Europäischen Union unabhängigen und durch die Schweiz bedingten Gründen nicht am 1. Januar 2000 in Kraft treten kann, wird sich mit der Schweiz um jede mögliche Lösung bemüht, um die Zuweisung des Genehmigungskontingents zu einem früheren Zeitpunkt vorzunehmen

Or. it

Begründung:

Mit diesem Änderungsantrag wird bezweckt, daß alles Mögliche getan wird, um die Zuweisung der Genehmigungen durch die Schweiz nicht zu verzögern, falls es bei der Inkraftsetzung des obengenannten Abkommens Schwierigkeiten geben sollte.

(Änderungsantrag 2 von Herrn Massimo Carraro)
Artikel 5 Absatz 1

Vor dem 15. November übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die Genehmigungen, die sie in dem betreffenden Jahr nicht zugewiesen haben. Die Kommission weist diese Genehmigung nach dem Verfahren gemäß Artikel 7 einem oder mehreren Mitgliedstaaten zu, um eine optimale Nutzung der Genehmigungen zu gewährleisten.

Vor dem 15. September übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die Genehmigungen, die sie in dem betreffenden Jahr nicht zugewiesen haben. Die Kommission weist diese Genehmigung nach dem Verfahren gemäß Artikel 7 einem oder mehreren Mitgliedstaaten zu, um eine optimale Nutzung der Genehmigungen zu gewährleisten

Or. it

Begründung:

Es scheint gerechtfertigter, den Termin für die der Kommission von den Mitgliedstaaten zu übermittelnden Genehmigungen auf dieses Datum zu legen, da dadurch die maximale Nutzung dieser Genehmigungen innerhalb des betreffenden Jahres erleichtert würde.

(Änderungsantrag 3 von Herrn Massimo Carraro)
Artikel 7 Absatz 2a (neu)

Der Ausschuß tritt mindestens alle 4 Monate

zur Überprüfung der tatsächlichen Nutzung des genehmigten Kontingents zusammen und sorgt gegebenenfalls für die Verteilung der nicht genutzten Genehmigungen.

Or. it

Begründung:

Die Sitzung des obengenannten Ausschusses in viermonatlichen Abständen dürfte unseres Erachtens erforderlich sein, um rechtzeitig die tatsächliche Nutzung der zugewiesenen Genehmigungen zu kennen und zu verhindern, daß am Jahresende eine ernste Mangelsituation zu verzeichnen ist, da die Genehmigungen bereits im Laufe des Jahres in zu starkem Umfang aufgebraucht wurden.