



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2010/2137(INI)

10.11.2010

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Ausschuss für Wirtschaft und Währung

zu dem Bericht über die Wettbewerbspolitik 2009
(2010/2137(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Michael Cramer

AD\838336DE.doc

PE448.679v02-00

DE

In Vielfalt geeint

DE

PA_NonLeg

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Wirtschaft und Währung, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, für die Vollendung des Binnenmarkts für Verkehr und für einen fairen Wettbewerb im Verkehrssektor zu sorgen und dabei auch auf andere Politikziele der Europäischen Union, wie funktionierende Verkehrs- und Mobilitätsdienste, Politikziele in den Bereichen öffentliche Dienste, Sicherheit und Umweltschutz sowie die mit der Strategie Europa 2020 verfolgten Ziele im Hinblick auf die Senkung des CO₂-Ausstoßes und die Verringerung der Abhängigkeit von Erdöl zu achten;
2. betont die Notwendigkeit der Vollendung des freien Marktes für alle Verkehrsträger zur Sicherstellung eines Binnenmarktes ohne Grenzen, in dem der freie Waren- und Dienstleistungsverkehr gewährleistet ist und klare und leicht durchsetzbare Vorschriften einen freien und fairen Wettbewerb ermöglichen;
3. fordert die Kommission unter Hinweis darauf, dass die Vollendung des Binnenmarktes für alle Verkehrsträger erforderlich ist, auf, einen Bericht mit einer Übersicht über alle staatlichen Beihilfen für öffentliche Verkehrsmittel zu veröffentlichen,
4. hebt die Tatsache hervor, dass die Finanz- und Wirtschaftskrise zahlreiche Unternehmenskonkurse und -ausfälle, insbesondere unter KMU und Kleinstunternehmen im Verkehrssektor, hervorgerufen hat, dass die Krisenpläne zunächst national ausgerichtet waren und dass die europäische Koordinierung verspätet und wenig erfolgreich war; hält es für bedauerlich, dass es keinen europaweiten Mechanismus in der Art eines monatlichen Barometers für Verkehrsunternehmen gab, um die Auswirkungen der Wirtschaftskrise besser verhindern und voraussehen zu können; weist darauf hin, dass unterstützende Maßnahmen für die Unternehmen des Sektors zur Bewältigung von Liquiditätsproblemen und vorübergehenden Mehrkosten auf europäischer Ebene vorgeschlagen hätten werden können, um die Überschneidung der nationalen Pläne zu vermeiden, ohne die allgemeine Grundlage staatlicher Beihilfen oder das Gebot des fairen Wettbewerbs infrage zu stellen;
5. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, gleiche Wettbewerbsbedingungen, sowohl für die verschiedenen Verkehrsträger als auch für öffentliche und private Unternehmen ein und desselben Verkehrsträgers, zu gewährleisten;
6. bekräftigt seine Unterstützung für die Leitlinien der Kommission für staatliche Umweltschutzbeihilfen im Verkehrswesen mit Blick auf eine Stärkung der Nachhaltigkeit des europäischen Verkehrssektors; ermutigt die Kommission, den Anreizcharakter der im Verkehrssektor genehmigten staatlichen Beihilfen zu stärken;
7. betont die Notwendigkeit, zwecks transparenter und überschaubarer Preisstrukturen und Preispolitik für fairen Wettbewerb innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern zu sorgen und diesen zu überwachen;

8. fordert die Kommission auf, die Einhaltung der Arbeits-, Sicherheits- und Umweltvorschriften-, zum Beispiel zwischen verschiedenen Güterverkehrsträgern auf der Straße, in der Luft und auf der Schiene – und zwischen dem Kurzstreckenflugverkehr und dem Langstreckenschienenverkehr für Passagiere zu überwachen;
9. fordert die Kommission auf, für mehr Transparenz in den Beziehungen zwischen dem Staat und den Bahngesellschaften im öffentlichen Eigentum, einschließlich deren Tochtergesellschaften für den Straßengüterverkehr, sowie bei der Übertragung von Finanzmitteln zu sorgen;
10. fordert die Kommission auf, einen Überblick über die Steuern und Abgaben, die Finanzierung der Infrastrukturen und Erhebung von Entgelten sowie die Mehrwertsteuersysteme für die verschiedenen Verkehrsträger und für die einzelnen Mitgliedsländer und über ihre Auswirkungen auf den Wettbewerb innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern zu erstellen sowie in einem derartigen Überblick die Auswirkungen der verbindlichen und in ihrer Höhe nicht begrenzten Gebühren für die Schienennutzung im Vergleich zu den nicht verbindlichen und in ihrer Höhe begrenzten Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur anzuführen;
11. bittet die Kommission zu prüfen, ob die Abschaffung der Gewerbesteuer für in einem Mitgliedstaat ansässige Eisenbahnunternehmen bei gleichzeitiger Einführung einer pauschalen Abgabe auf das rollende Material mit den Wettbewerbsregeln der EU vereinbar ist, zumal auf diese Weise ausländische Unternehmen nicht nur die Abgabe auf das rollende Material, sondern – im Gegensatz zu den inländischen Unternehmen – auch weiterhin die Gewerbesteuer entrichten müssen, was einem fairen Wettbewerb widerspricht;
12. fordert die Kommission auf, bei der Überprüfung der Rechtsvorschriften in Bezug auf Passagierrechte und Erstattungen im Fall von Verspätungen faire und gleiche Entschädigungsregelungen für Verspätungen auf allen Verkehrsträgern sowie die Einsetzung unabhängiger Schlichtungsstellen zur Vermittlung zwischen Betreibern und Kunden zu gewährleisten;
13. fordert die Kommission auf, die Auswirkungen der bedeutenden Unterstützung, die die Automobilindustrie in den letzten Jahren erhalten hat, auf den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu analysieren;
14. betont die Notwendigkeit, unfairen Wettbewerb im liberalisierten Straßenverkehrssektor durch die Gewährleistung der ordnungsgemäßen Anwendung der Sozial-, Sicherheits- und Umweltvorschriften – unter besonderer Berücksichtigung der Öffnung dieses Marktes gegenüber Kobotage und Dumping – zu verhindern;
15. fordert die Kommission auf, Rechtsvorschriften gegen die Diskriminierung des Seeverkehrssektors durch Zollformalitäten und anderweitige bürokratische Bestimmungen zu erlassen, die von den Mitgliedstaaten sogar für den Handel innerhalb der EU auferlegt werden, für andere Verkehrsträger jedoch nicht gelten;
16. ersucht die Kommission, einen Überblick über die Fälle zu erstellen, in denen Billigfluganbieter gegenüber anderen Anbietern durch Sonderkonditionen, die ihnen über

den für den Aufbau von Fluggesellschaften vorgesehenen Zeitraum von drei Jahren hinaus für die Nutzung bestimmter Flughäfen eingeräumt worden waren, einen Vorteil hatten bzw. haben;

17. fordert die Kommission auf, die Vorgehensweise, im Rahmen derer das „first-time, last-time“-Prinzip in bestimmten Fällen auf staatliche Beihilfen angewandt werden kann, zu verbessern;
18. fordert die Kommission auf, für Transparenz im Hinblick auf die Zuteilung und effektive Nutzung von Zeitnischen zu sorgen, um einen wirklichen Wettbewerb im Flugverkehrssektor zu gewährleisten;
19. begrüßt den Vorschlag der Kommission zur Überprüfung des Ersten Eisenbahnpakets und fordert die Kommission auf, die Mitgliedstaaten und ihre Bahngesellschaften von der Verhinderung oder der Behinderung des Eintritts anderer Unternehmen in ihre Bahnverkehrsmärkte abzuhalten, insbesondere wenn sie sich selbst an der Öffnung anderer Märkte beteiligen (Gegenseitigkeit);
20. weist die Kommission auf die indirekten Wettbewerbsbeschränkungen aufgrund unterschiedlicher Vorschriften über die Sicherheit, die Interoperabilität und die Zulassung im Verkehrswesen hin;
21. ruft die Kommission und die Mitgliedstaaten zur Wachsamkeit auf, um mithilfe der auf einzelstaatlicher und auf EU-Ebene getroffenen Entscheidungen eine kohärente und harmonisierte Umsetzung der Bestimmungen des Wettbewerbsrechts im Schienenverkehrssektor sicherzustellen; betont insbesondere die Notwendigkeit der Kohärenz zwischen den Bahnkontrollbehörden (Regulierungsbehörden) und den einzelstaatlichen und europäischen Wettbewerbsbehörden;
22. unterstreicht die Notwendigkeit, den Marktanteil maritimer Konsortien von Containerreedereien entsprechend zu begrenzen und betriebliche Vorteile – sowohl für Dienstleistungen zur See als auch im Hinterland – gemäß den allgemeinen EU-Bestimmungen über den fairen Wettbewerb und vorbehaltlich der in der Verordnung (EG) Nr. 906/2009 über die Anwendung von Artikel 101 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union genannten Voraussetzungen auszuweiten; unterstreicht ferner die Notwendigkeit, die betriebliche Zusammenarbeit im Hinblick auf die gemeinsame Erbringung von Reedereidiensten durch Seeschiffahrtsunternehmen sicherzustellen, um die Effizienz und die Qualität von Seeschiffahrtsdiensten zu gewährleisten;
23. fordert die Kommission auf, mit Blick auf eine erhöhte Rechtssicherheit Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Bau von Hafeninfrastrukturen vorzuschlagen;
24. fordert die Kommission unter Hinweis auf den Vertrag von Lissabon, die neuen konsolidierten Kompetenzen und das wirtschaftliche Potenzial des Fremdenverkehrs für die EU auf, eine proaktive Zusammenarbeit zwischen Fremdenverkehrsunternehmen zu erleichtern und die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die weltweite Wettbewerbsfähigkeit der herausragenden Reiseziele (destinations of excellence) der EU zu sichern.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	9.11.2010
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 27 -: 3 0: 7
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Burkhard Balz, Philip Bradbourn, Spyros Danellis, Isabelle Durant, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Vilja Savisaar-Toomast, Joachim Zeller