

in jeder Lebenslage und nicht zuletzt, ja schließlich doch wohl als Größtes, die menschliche Güte und die stete Hilfsbereitschaft, wofür die Jugend ja gottlob noch immer ein feines Gefühl hat. Mir liegen Schreiben aus den Kreisen seiner Studenten und nächsten Mitarbeiter vor, die geradezu erschütternde Dokumente der Verehrung und Liebe für den Heimgegangenen sind.

Die Zeitschrift für Verkehrswissenschaft hat *Napp-Zinn* rund zwei Jahrzehnte hindurch geleitet, seit ihrer Neubelebung im Jahre 1948 als Mit-herausgeber gezeichnet; die lange Reihe ihrer Bände bergen eine Fülle seiner Beiträge, sie legen Zeugnis ab für das, was ihr nun verlorengegangen ist, dessen sich aber auch in der Zukunft wert zu erweisen Anliegen der Verbleibenden und der Nachkommenden sein muß. Daß *Napp-Zinn* dem Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesverkehrsministerium vom ersten Tag dessen Bestehens ab angehörte, ist jedem Kenner der Sache und der Person selbstverständlich, ebenso, daß er zu dessen wertvollsten Mitarbeitern gehörte, auf den man sich immer verlassen konnte, der auch hier bei jeder Frage alles Für und Wider sorgsam erwog, oft ganz neue Gedanken in die Debatte warf, beim Auseinandergehen der Meinungen nach dem Ausgleich suchte, in seinen letzten Grundeinstellungen aber nie schwankte. Dazu ein guter Kamerad, lieber Genosse froher Stunden: so bleibt *Anton Felix Napp-Zinn* lebendig nicht zuletzt denen, die ihm in diesen beiden Kreisen seines reichen Lebens nahestanden. Darum sei ihm auch an dieser Stelle von ganzem Herzen Dank gesagt. *Ave pia anima!*

OTTO MOST

## Stand und Entwicklungstendenzen der gemeinsamen Verkehrspolitik in der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft\*)

VON DR. ALBRECHT FROHNMEYER, BRÜSSEL

### I.

Das weitgespannte Thema, das mir für den heutigen Vortrag gestellt worden ist, gestattet es mir nicht, auf die verkehrspolitischen und verkehrswissenschaftlichen Grundlagen im einzelnen einzugehen, die für die Arbeiten der EWG-Kommission und ihrer Dienststellen maßgebend waren und noch sind. Vielmehr muß ich versuchen, Ihnen aus meiner persönlichen Sicht einen knappen Überblick über einige besonders wichtig erscheinende Vorschläge der Kommission und Entscheidungen des Rats zu erstatten. Hieran möchte ich jeweils, soweit dies möglich ist, einige Überlegungen über Ziel und Methode der weiteren Arbeiten der Kommission anknüpfen.

Im März dieses Jahres hat Herr Botschafter *Schaus*, das für Verkehrsfragen zuständige Mitglied der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, vor Ihrem Institut über »Eingriff und Zurückhaltung der öffentlichen Gewalt auf dem Gebiete des Verkehrs«<sup>1)</sup> gesprochen und im Lichte dieses Begriffspaares auch den damaligen Stand der gemeinsamen Verkehrspolitik dargelegt. Dabei konnte Herr *Schaus* unter anderem darauf hinweisen, daß der Ministerrat wenige Wochen zuvor die Harmonisierungsentscheidung<sup>2)</sup> angenommen und den Vorschlag über die Bildung eines Gemeinschaftskontingents<sup>3)</sup> unter der Bedingung gebilligt hatte, daß bis zum Ende des Jahres 1965 eine Einigung auf tariflichem Gebiet erfolgen werde. Kurze Zeit danach, am 22. Juni 1965, kam es dann — für Skeptiker überraschend — zu einer Einigung im Ministerrat über den von den Ständigen Vertretern und der Kommission gemeinsam ausgearbeiteten Bericht über die Organisation des Verkehrsmarktes, in dem die Grundprinzipien für eine gemeinsame Tarifpolitik umrissen sind.<sup>4)</sup> Damit schien tatsächlich der Weg für die wichtigsten Maßnahmen, die unter dem Stichwort der gemeinsamen Verkehrspolitik zusammengefaßt werden, frei zu sein, und allenthalben knüpfte man große Hoffnungen an die nunmehr einsetzende Entwicklung.

Niemand rechnete damit, daß in diese Aufwärtsbewegung hinein plötzlich eine umfassendere Krise platzen würde, so wie sie aus Anlaß der Beratungen über die gemeinsame Agrarfinanzierung zum Ausbruch kam, ohne freilich in diesem technischen Bereich ihre eigentliche Ursache zu finden. Leider ist diese Krise bis heute noch nicht überwunden,

\*) Vortrag, gehalten am 24. 11. 1965 vor dem Seminar für Verkehrswissenschaft der Universität zu Köln.

1) Vgl. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), S. 71 ff.

2) Entscheidung des Rats über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen (Dok. 65/270/EWG), Amtsblatt Nr. 88 vom 24. Mai 1965.

3) Verordnung des Rats über die Bildung eines Gemeinschaftskontingents und die Anpassung der bilateralen Kontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedsstaaten (Dok. R/533/65 [TRANS 34] vom 24. Mai 1965).

4) Dok. R/649/65 (TRANS 40) vom 18. Juni 1965.

obwohl sich vielleicht schon gewisse Lösungsmöglichkeiten abzeichnen. Obwohl ihre Wurzeln, das kann man ohne weiteres sagen, sicher nicht im Bereich des Verkehrs liegen, ist der Verkehr doch nichtsdestoweniger genauso wie alle anderen Zweige mitbetroffen, und zwar ganz konkret dadurch, daß der französische Partner zur Zeit nur in Ausnahmefällen schriftliche Auskünfte auf Anfragen der Kommission erteilt oder Regierungssachverständige zu Sitzungen entsendet und daß er im Ministerrat und in dessen Organen grundsätzlich an keinen Beratungen teilnimmt.

Die Dienststellen der Kommission arbeiten zwar unangefochten nach dem bisherigen, ziemlich straffen Fahrplan weiter und bereiten die Vorlage von Vorschlägen der Kommission an den Rat vor — zum Glück kann innerhalb der Verkehrsverwaltung im Gegensatz zu den Verkehrsunternehmen »auf Lager« gearbeitet werden —; es ist aber anzunehmen, daß die in Abwesenheit der französischen Delegation erstellten Arbeiten in einem späteren Stadium, in dem wieder alle Partner an einem Tisch vereinigt sein werden, zum Teil nochmals überarbeitet werden müssen. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird deshalb zumindest eine beträchtliche Verzögerung auf dem Gebiete der gemeinsamen Verkehrspolitik eintreten.

Welche Maßnahmen sind es nun, die im Augenblick besondere Aktualität aufweisen und die im Laufe der kommenden Jahre den Kurs der gemeinsamen Verkehrspolitik entscheidend beeinflussen sollen?

Um nicht allzu weit in die Vergangenheit auszuholen und das Thema auch von der Sache her nicht zu breit anzulegen, möchte ich mich auf eine kurze Darstellung der Maßnahmen beschränken, die der Ministerrat zur *Organisation des Verkehrsmarktes* vorgesehen hat und dabei insbesondere eingehen auf die *Leitlinien der geplanten Preispolitik* sowie einzelne Überlegungen zur *Kapazitätsregelung* und zur *Harmonisierung* der Wettbewerbsbedingungen.

Diese drei Bereiche waren schon im Aktionsprogramm der Kommission von 1962<sup>5)</sup> als Grundpfeiler der gemeinsamen Verkehrspolitik herausgestellt worden. Sie bildeten auch den Gegenstand der maßgeblichen drei Kommissionsvorschläge vom Mai 1963 über die Einführung von Margentarifen<sup>6)</sup>, über die Bildung eines Gemeinschaftskontingents<sup>7)</sup> und über die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehr<sup>8)</sup>.

## II.

Der *ursprüngliche Verordnungsvorschlag* der Kommission über die Einführung von Margentarifen hatte ein gleichartiges Preissystem für den Güterverkehr aller drei Binnenverkehrsträger im nationalen und im internationalen Bereich vorgesehen. Mit diesem Vorschlag wollte die Kommission dem Preiswettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und

<sup>5)</sup> Aktionsprogramm für die gemeinsame Verkehrspolitik (Dok. VII/Kom [62] 88 endg. vom 23. Mai 1962.)

<sup>6)</sup> Vorschlag für die Verordnung des Rats über die Einführung eines Margentarisystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt (Dok. VII/KOM [63] 168 vom 10. Mai 1963).

<sup>7)</sup> Vorschlag für die Verordnung des Rats über die Bildung eines Gemeinschaftskontingents für den Güterkraftverkehr innerhalb der Gemeinschaft und das dabei anzuwendende Verfahren (Dok. VII/KOM [63] 169 vom 10. Mai 1963).

<sup>8)</sup> Vorschlag für die Entscheidung des Rats über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen (Dok. VII/KOM [63] 167 vom 10. Mai 1963).

den einzelnen Unternehmen dort, wo er bisher durch starre Regelungen behindert gewesen war, zu stärkerer Wirksamkeit verhelfen. Die vorgesehene Form von Margentarifen mit einer Öffnung von 10–30 % erschien aber auch elastisch genug, um im Interesse der Gleichbehandlung selbst denjenigen Verkehrsunternehmen zugemutet zu werden, die bisher über eine vollständige Preisfreiheit verfügten. Mit der Festsetzung einer unteren Begrenzung der Preisfreiheit sollten Formen des unlauteren Wettbewerbs durch Kostenunterschreitungen mißbräuchlicher Art ausgeschaltet, mit der Festsetzung einer oberen Grenze einem möglichen Mißbrauch von Marktmacht begegnet werden. Wenn man von den nur in Ausnahmefällen zulässigen Sondervereinbarungen absieht, war in dem ursprünglich vorgesehenen Margentarisystem auch eine sehr weitgehende Tarifpublizität gewährleistet.

Wenn der Vorschlag der Kommission in der ursprünglichen Form nicht angenommen wurde, so vor allem deshalb, weil die niederländische Regierung die weitergehenden Freiheiten der Rheinschifffahrt auf dem Gebiete der Preisbildung auf keinen Fall einbüßen wollte. Es kann dahingestellt bleiben, ob die Anwendung des ursprünglichen Margentarisystems wirklich die niederländischen Interessen gefährdet hätte. Rückblickend ist nur festzustellen, daß es in der Verkehrspolitik gelungen ist, durch Verhandeln und durch gegenseitige Zugeständnisse aus der Sackgasse herauszukommen.

Aus den Beratungen der Delegationen der Mitgliedstaaten und der Vertreter der Kommission wurde der Bericht der Ständigen Vertreter über die Organisation des Verkehrsmarktes entwickelt, mit dessen Annahme am 22. 6. 1965 der Ministerrat die Leitlinien für die Ausarbeitung eines abgeänderten Preissystems festgelegt hat. Schon verhältnismäßig kurze Zeit danach, Ende Oktober 1965, hat die Kommission dem Ministerrat einen entsprechend abgeänderten Vorschlag für die Einführung eines Margentarisystems vorgelegt.<sup>9)</sup> Dieser Vorschlag hält sich sehr weitgehend an die Grundsätze des Berichts der Ständigen Vertreter. In dem hier interessierenden Zusammenhang wird es deshalb genügen, wenn ich die Grundsätze des Berichts als solche darlege und nur in einigen besonderen Fragen auf die spezielle, im abgeänderten Margentarisystem vorgesehene Regelung zu sprechen komme.

In Anbetracht der politisch zwingenden Ausgangsbedingungen mußte eine Preisregelung gefunden werden, die den Verkehrsträgern eine weitergehende Preisfreiheit als im ursprünglichen Margentarisystem verschaffte und trotzdem die erforderlichen Schranken zur Sicherstellung eines redlichen Wettbewerbs enthielt. Soweit es irgend möglich erschien, zumindest aber in den Bereichen besonders umstrittener Wettbewerbsverkehre, mußte der Grundsatz der Gleichbehandlung gewahrt werden. Diese Zielsetzungen haben zum Vorschlag der sogenannten *Referenzmargentarife* neben den sogenannten *obligatorischen Margentarifen* geführt.

Bei den neuen Referenzmargentarifen handelt es sich praktisch um veröffentlichte unverbindliche Empfehlungen von Mindest- und Höchstengelten. Abweichungen von der Marge sind lediglich den Tarifaufsichtsstellen mitzuteilen, die ihrerseits zur Veröffentlichung — ohne Angabe der Beteiligten — schreiten. Für Beförderungen, die dem obligatorischen Margentarisystem unterliegen, können die Verkehrsunternehmen daneben aber auch

<sup>9)</sup> Änderungen zum Vorschlag für die Verordnung des Rats über die Einführung eines Margentarisystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt (Dok. KOM [65] 415 vom 27. Oktober 1965).

unter bestimmten Bedingungen *Sondervereinbarungen* ohne vorherige Genehmigung durch die Tarifaufsichtsbehörde abschließen.

Das vorgeschlagene Preissystem soll in *zwei Stufen* verwirklicht werden.

In einer ersten Stufe, die drei Jahre nach Inkraftsetzung gelten soll, wird nur der grenzüberschreitende Verkehr nach einheitlichen Grundsätzen geregelt. Die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik in diesem Bereich stellt nicht nur ein vorrangiges Ziel dar, sondern sie erscheint dort auch leichter durchführbar als im nationalen Verkehr. Für die Binnenschifffahrt sollen schon in der ersten Stufe Referenzmargentarife gelten. Für die Eisenbahnen und den Güterverkehr ist ein obligatorisches Margentarifsystem mit der Möglichkeit von Sondervereinbarungen vorgesehen. Im innerstaatlichen Verkehr können die Mitgliedstaaten während der ersten Stufe entweder die bisherige Regelung beibehalten oder diese in Richtung auf die vorgesehene Regelung in der zweiten Stufe abwandeln.

In dieser zweiten Stufe nun, die bis zum Ende des Jahres 1972 abgeschlossen sein soll, wird das Referenzmargensystem auf breiterer Ebene eingeführt. Es soll neben den grenzüberschreitenden Beförderungen der Binnenschifffahrt weitere Beförderungsfälle nach Gütergruppen – unabhängig von den Verkehrsträgern – erfassen: so gewisse innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderungen von Massengütern, sofern ein bestimmtes Mindestaufkommen erreicht wird, sowie andere innerstaatliche Beförderungen, die von den einzelnen Mitgliedstaaten noch festgelegt werden können.

Das obligatorische Margensystem soll daneben auch in der zweiten Stufe weiterhin in Geltung bleiben

- für die grenzüberschreitenden Beförderungen der Eisenbahnen und des Güterkraftverkehrs, soweit es sich nicht um Massengüter handelt, die unter das Referenzmargensystem fallen,
- für innerstaatliche Beförderungen aller Verkehrsträger oberhalb einer noch festzulegenden Entfernungzone.

Weitere interessante *Neuerungen* des abgeänderten Margentarifvorschlages, die z. T. in den Leitlinien des Berichtes der Ständigen Vertreter nicht ausdrücklich vorgesehen waren, bestehen in nachfolgenden Punkten:

- in der einheitlich auf 20 % festgelegten Öffnung der Bandbreite der zulässigen Margen;
- in der Einrichtung des Ausschusses zur Überwachung des Verkehrsmarktes aus von den Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen, die die Kommission beraten sollen;
- in der Zulassung befristeter Eingriffe der zuständigen Behörden in Fällen des Mißbrauchs der Marktmacht oder ruinösen Wettbewerbs durch Unternehmen, die dem Referenzmargensystem unterliegen;
- in der Verpflichtung dieser Unternehmen, auch innerhalb der Marge angewandte Preise für bestimmte Verkehrsbeziehungen und repräsentative Beförderungen den nationalen Behörden und der Kommission nachrichtlich mitzuteilen;
- in der Aufnahme der Schutzklausel, die es den Mitgliedstaaten – sofern die Kommission zustimmt – ermöglicht, vom Inhalt der Tarifregelung abzuweichen, wenn deren Anwendung zu dauernden Schwierigkeiten auf dem Gebiete des Verkehrs oder zur Beeinträchtigung des wirtschaftlichen Gleichgewichts insgesamt führt.

Im augenblicklichen Zeitpunkt ist es noch nicht möglich, über diese rein deskriptive Darstellung des Vorschlags hinauszugehen und Prognosen darüber anzustellen, wie sich das

neue System im einzelnen auf den Verkehrsmärkten auswirken wird. Zunächst ist abzuwarten, ob es dem Ministerrat gelingt, bei der Beratung des abgeänderten Harmonisierungsvorschlages dasselbe Maß an Einigkeit zu erzielen wie bei der Festlegung der allgemeinen Grundsätze der Preispolitik.

### III.

Zum besseren Verständnis der vorgeschlagenen Preisregelung ist es nun freilich unerlässlich, auch einen Blick auf die Maßnahmen zu werfen, die nach der Entscheidung des Rats vom 22. Juni 1965 mit der schrittweisen Einführung des Preissystems einhergehen sollen.<sup>10)</sup>

So sollen während der ersten Stufe – drei Jahre vom Inkrafttreten der Preisregelung an – nachfolgende Bedingungen erfüllt werden:

1. Regelung der Bedingungen des Zugangs zum Beruf und des Zugangs zum Markt.
2. Regelung der *vertikalen und horizontalen Absprachen*, d. h. Definition der Wettbewerbspolitik im Bereich des Verkehrs.

Hier hat sich der Ministerrat auf den Hinweis beschränkt, daß die zu treffende Regelung die Schaffung technisch und wirtschaftlich vernünftiger Betriebsgrößen ermöglichen müsse. Es darf in diesem Zusammenhang daran erinnert werden, daß die Kommission dem Ministerrat bereits im Juni 1964 einen Verordnungsvorschlag<sup>11)</sup> vorgelegt hat, der die besonderen Bedingungen enthält, die für die Anwendung der allgemeinen Wettbewerbsvorschriften des Vertrages von Rom auf den Verkehr maßgebend sein sollen. Dieser Vorschlag enthält insbesondere auch einen Katalog der zulässigen besonderen Absprachen auf dem Verkehrssektor. Diese können sich u. a. auf die technische Standardisierung der Fahrzeuge und der Lademittel sowie die Bildung von Pools für Ladegut, nicht hingegen auf die Preisgestaltung beziehen.

Die Organe des Ministerrats haben die Prüfung des Kommissionsvorschlages unter den augenblicklichen Umständen zurückgestellt und sich darauf beschränkt, dem Rat die Aussetzung der Anwendung der allgemeinen Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags auf den Verkehr um weitere zwei Jahre zu empfehlen. Der Rat wird diesen Vorschlag voraussichtlich im schriftlichen Verfahren zustimmen.<sup>12)</sup> Infolgedessen muß eine Überprüfung der zum Teil komplizierten Formen von Zusammenschlüssen vor allem bei der Binnenschifffahrt, zum Teil aber auch beim Kraftverkehr, zunächst noch nicht stattfinden.

3. Weiter ist nach dem Bericht der Ständigen Vertreter eine gemeinsame Lösung für *nichtstaatliche Eingriffe* auf dem Preissektor vorgesehen. Hier ist vor allem an bestimmte Bindungen zwischen Hochsee- und Binnenreedereien im gebrochenen Verkehr von und zu den Seehäfen zu denken.
4. Schon in der ersten Stufe soll auch eine gemeinsame Lösung für das Problem der *Anrechnung der Wegekosten* gefunden werden.

Nicht umsonst haben vier Delegationen Bedenken dazu geäußert, dieses Problem schon

<sup>10)</sup> Siehe Anmerkung 4.

<sup>11)</sup> Vorschlag für die Verordnung des Rats über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (Dok. VII/IV [64] 84 endg. vom 5. 6. 1964).

<sup>12)</sup> Inzwischen ist die Zustimmung erfolgt (vgl. Verordnung Nr. 165/65/EWG vom 9. Dez. 1965, Amtsblatt Nr. 210).

innerhalb von drei Jahren lösen zu wollen. Auch der Vertreter der Kommission hat darauf hingewiesen, daß es hierzu einer aktiven Mitarbeit der Mitgliedstaaten bedürfe. So wie die Dinge im Augenblick stehen, kann unter den günstigsten Umständen davon ausgegangen werden, daß die Ergebnisse der im Laufe des Jahres 1966 durchzuführenden Wegekostenenquete<sup>13)</sup> am Ende des darauffolgenden Jahres zur Verfügung stehen. Über die Methoden für die Ermittlung und die Zurechnung der Wegekosten konnte aber bisher keine Einigung erzielt werden. Die von der Kommission bestellten unabhängigen Sachverständigen haben sich in ihrem Gutachten vom 18. Oktober 1964<sup>14)</sup> für ein System der wirtschaftlichen Entgelte ausgesprochen. Diese würden den Grenzkosten der Benutzung entsprechen, zu denen bei voller Auslastung der Verkehrswege noch ein Zuschlag hinzukommen müßte, um die Nachfrage dem verfügbaren Angebot anzugleichen.

Als weitere mögliche Methoden kommen die Methode der Gesamtkosten (oder wirtschaftlichen Vollkosten), das System der Entwicklungskosten und das System des Haushaltsausgleichs in Betracht.<sup>15)</sup> Zunächst wird die Kommission eine Musteruntersuchung durchführen, bei der alle vier Methoden zur Anwendung kommen werden. Danach werden die Mitgliedstaaten über die Erfassung der Gesamtausgaben für die Verkehrswege hinaus noch besondere Einzeluntersuchungen anstellen, die Aufschluß über die Möglichkeiten und Folgen einer Anwendung der übrigen Lösungen auf die gesamten Wege liefern sollen. Vielleicht wird ein politischer Kompromiß am leichtesten auf der Basis des Systems des Haushaltsausgleichs zu finden sein, weil hier die Verschiedenartigkeit der Kostenbegriffe und der Kostenrechnungen in den Mitgliedstaaten nicht hinderlich im Wege stehen wird.

Wohlgemerkt handelt es sich in dem hier interessierenden Zusammenhang zunächst nur um die Methoden der Zurechnung der Wegekosten an die Benutzerkategorien. Die Anlastung der ermittelten Beträge über Steuern und Benutzungsgebühren ist noch ein zusätzliches Problem mit stark politischem Akzent, worauf im Zusammenhang mit der steuerlichen Harmonisierung noch kurz eingegangen wird.

5. Unter den Voraussetzungen, die bis zum Abschluß der zweiten Stufe erfüllt sein sollen, erwähnt der Ministerrat die des *finanziellen Gleichgewichts der Eisenbahnen* unter Berücksichtigung der Normalisierung der Konten sowie die Lösung für sonstige staatliche Eingriffe. Die damit zusammenhängenden Fragen werden den Gegenstand einiger Überlegungen im V. Teil bilden. Schließlich möchte der Rat bis zum Abschluß der zweiten Stufe auch die übrigen Maßnahmen auf dem Gebiete der Harmonisierung, wie sie in der Harmonisierungsentscheidung vom Mai 1965 vorgesehen sind, durchgeführt wissen.

In den genannten fünf Bereichen also soll, abgestimmt mit der fortschreitenden Einführung des neuen Tarifsystems, eine Lösung auf Gemeinschaftsebene gefunden werden. Überschaubar man all diese zusätzlichen und ergänzenden Maßnahmen, so läßt sich die Gewährung der z. T. sehr weitgehenden Freiheit auf dem Gebiete der Preisbildung vielleicht besser verstehen und verantworten.

<sup>13)</sup> Entscheidung Nr. 64/389/EWG des Rats vom 22. Juni 1964 zur Durchführung einer Enquete und Entscheidung des Rats Nr. 65/270/EWG vom 13. Mai 1965 zur Anwendung von Art. 4 der obengenannten Entscheidung.

<sup>14)</sup> *Allais, Del Visco, Duquesne de la Vinelle, Oort, Seidenfus*: Möglichkeiten der Tarifpolitik im Verkehr, Dok. 7849-4/VII/64-D C/PT/23 - 4 (64).

<sup>15)</sup> Anlage 3 zur Entscheidung des Rats Nr. 65/270/EWG, s. o. Anm. 12.

## IV.

Auf dem Gebiet der Kapazitätsregelung liegt, abgesehen von der Richtlinie des Rats aus dem Jahre 1962<sup>16)</sup>, nur der Vorschlag der Kommission zur Bildung eines *Gemeinschaftskontingents* für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr vor, und zwar in der vom Ausschuß der Ständigen Vertreter überarbeiteten und vom Ministerrat gebilligten Fassung.<sup>17)</sup> Die im Rahmen des Gemeinschaftskontingents ausgegebenen Genehmigungen berechtigten ihre Inhaber zur Ausübung von grenzüberschreitendem Verkehr zwischen allen sechs Mitgliedstaaten der Gemeinschaft. Bei der Behandlung des Kommissionsvorschlages durch die Organe des Ministerrats ist der Vorschlag in wesentlichen Punkten abgeändert worden. Offenbar erschien den Mitgliedstaaten die Institution eines Gemeinschaftskontingents als solche noch zu problematisch, um an dessen schrittweise Einführung die automatische Folge des ebenso schrittweisen Abbaus der bilateralen Kontingente zu knüpfen. Die Mitgliedstaaten haben infolgedessen die unbedingte Einführung des Gemeinschaftskontingents in eine probeweise Einführung mit der Überprüfung der Zweckmäßigkeit nach drei Jahren umgewandelt und den von der Kommission vorgesehenen automatischen Abbau der bilateralen Kontingente fallengelassen. Daneben haben sie eine zusätzliche Anpassung der bilateralen Kontingente an den Bedarf vorgesehen, was bei den wachsenden Handelsbeziehungen zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft auf eine Aufstockung der bilateralen Kontingente hinausläuft. Beförderungen im grenzüberschreitenden Werkverkehr hat der Rat entsprechend dem Kommissionsvorschlag von jeder Genehmigungspflicht freigestellt.

So kann man heute nur feststellen, daß das letzte Wort über den Gedanken des Gemeinschaftskontingents noch nicht gesprochen ist. So oder so wird aber das Gemeinschaftskontingent auch nur den internationalen Verkehr erfassen und die Frage der Kapazitätsregelung überwiegend von der institutionellen Seite her regeln.

Im Vorschlag für das Gemeinschaftskontingent ist gewissermaßen die Arbeitshypothese enthalten, daß Globalkontingente das geeignetste Mittel zur Kapazitätsüberwachung in den großräumigen grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen der Gemeinschaft darstellen. Tatsächlich dürfte auch in diesem Bereich für absehbare Zeit schwerlich eine andere Form der Kontrolle in Betracht kommen, wobei schon der Übergang von bilateralen zu multilateralen Genehmigungen eine nicht unerhebliche Lockerung bedeutet. Auch die mehr oder weniger nach politischen Gesichtspunkten zustandgekommene Festsetzung der Gesamtzahl der Gemeinschaftsgenehmigungen und der den einzelnen Mitgliedstaaten zugestandenen Anteile muß wohl in seinem ersten Stadium hingenommen werden.

Auf längere Sicht wird die Kapazitätspolitik der Gemeinschaft aber bemüht sein, nicht nur für den grenzüberschreitenden, sondern auch für den *Binnengüterkraftverkehr* der Mitgliedstaaten einheitliche und präzise Kriterien zu entwickeln, die zugleich auch die praktische Verwirklichung der Niederlassungs- und der Dienstleistungsfreiheit, wie sie im Vertrag von Rom vorgesehen ist, ermöglichen. Eine solche Regelung wird dem Verkehrssystem in der Gemeinschaft sowie der fortschreitenden Durchführung von Harmonisierungsmaßnahmen Rechnung tragen müssen. Unter den dadurch gegebenen Vor-

<sup>16)</sup> Erste Richtlinie des Rats über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr (gewerblicher Güterkraftverkehr), Amtsblatt vom 6. 8. 1962 Nr. 70.

<sup>17)</sup> Siehe Anmerkung 3.

aussetzungen wird sie die Gewähr dafür zu schaffen haben, daß die Nachfrage nach Verkehrsleistungen auch in Zeiten des Spitzenbedarfs und in den wirtschaftlich wenig entwickelten Gebieten der Gemeinschaft befriedigt werden kann und daß die Verkehrsunternehmen wirtschaftlich arbeiten können. Gleichzeitig wird aber zu bedenken sein, daß die gemeinschaftliche Kapazitätsregelung ohne schwerwiegende Störungen an die Stelle der gegenwärtig geltenden nationalen Regelungen treten soll. Infolgedessen dürften insoweit keine Änderungen vorzunehmen sein, als die nationalen Regelungen den Zielen der Gemeinschaft nicht entgegenstehen.

Bei einem Überblick über die nationalen Regelungen zeigt es sich, daß diese, wenn man vergleichbare Zonen einander gegenüberstellt, gar nicht so stark voneinander abweichen. So ist die Zulassung zum Gelegenheitsverkehr in der Nahzone weitgehend nur an die Erfüllung subjektiver Voraussetzungen gebunden. Auf der anderen Seite unterliegen die Fernzonen in Frankreich, in der Bundesrepublik und in Italien übereinstimmend einer starren Kontingentierung. In Gebietseinheiten von der Größe Belgiens und Hollands bestehen Zwischenlösungen, die auf der Grundlage einer Überprüfung der Beschäftigungs- und Ertragslage der Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung der Gesamtlage auf dem Verkehrsmarkt eine elastische Anpassung des Verkehrsangebots an die Nachfrage ermöglichen und darüber hinaus auch unter bestimmten Voraussetzungen koordinierende Eingriffe der Staaten zulassen.

Der gegenwärtig bei den Dienststellen der Kommission in Vorbereitung befindliche Vorschlag für eine Kapazitätsregelung im Straßengüterverkehr wird all diesen Überlegungen und Gegebenheiten Rechnung tragen. Die Arbeiten in Brüssel müssen jedoch in wichtigen Punkten durch verkehrswissenschaftliche Untersuchungen ergänzt und untermauert werden. Besondere Bedeutung erhält dabei der dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln übermittelte Forschungsauftrag, von dem vor allem eine Klärung der Frage erwartet wird, ob und gegebenenfalls nach welchen Methoden der Verkehrsbedarf am zuverlässigsten ermittelt werden kann.

Im Zusammenhang mit den objektiven Zulassungsbedingungen, d. h. der Regelung des Zugangs zum Markt, müssen auch die *subjektiven Zulassungsbedingungen*, d. h. die Regelung des Zugangs zum Gewerbe, harmonisiert werden. Freilich entsprechen sich die Anforderungen in gewissem Maße bei den subjektiven und den objektiven Zulassungsbedingungen, so daß es kaum möglich sein dürfte, gerade dort, wo die Anforderungen auf dem einen Gebiet gering sind, etwa in der Nahzone, einen »Ausgleich« durch hochgeschraubte Anforderungen an die berufliche Sachkunde oder die finanzielle Leistungsfähigkeit herzustellen.

Ein Gesichtspunkt darf bei alledem nie außer Acht gelassen werden: eine allzu starre Regelung für den gewerblichen Güterkraftverkehr führt leicht zu Umgehungstatbeständen und zur Abwanderung auf den Werkverkehr, zu dessen Einbeziehung in die Kapazitätsregelung ganz offenkundig keine Bereitschaft in den Mitgliedstaaten besteht.

Nun noch einige Worte zur Frage der in Betracht kommenden *Kapazitätsregelung für die Binnenschifffahrt*. Ich darf daran erinnern, daß Herr Botschafter *Schaus* bei seinem Vortrag im März 1965 auf den Plan der Union für die Internationale Rheinschifffahrt zur Anpassung der Kapazitäten schon hingewiesen hat. Inzwischen sind auch in der Bundesrepublik verschiedentlich Abwrackpläne auf nationaler Ebene mit Regierungszuschüssen gefordert worden. In Brüssel wird man, wie stets, wenn es um die Probleme

der Binnenschifffahrt geht, einige kundige Juristen brauchen, um zu klären, wieweit die Eingriffsmöglichkeiten der Gemeinschaft gehen und wie es sich mit den Wettbewerbs- und den Beihilfegrundsätzen des Römischen Vertrages verhält. Vielleicht kommt auch als Lösung im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik die Schaffung einer Selbsthilfeeinrichtung der Binnenschifffahrt in Betracht, bei der die Kapazität mittels Manipulierung der aus Beiträgen des Gewerbes finanzierten Abwrackprämien nach den Bedürfnissen des Gewerbes gesteuert und darüber hinaus auch ein Ausgleich für die zeitweilige Stilllegung geleistet wird. Im Augenblick läßt sich zu diesem Thema noch nichts offizielles mitteilen; die Kommission wird aber dem Ministerrat in absehbarer Zeit unter Berücksichtigung einer Stellungnahme des Beratenden Verkehrsausschusses (nach Artikel 83 des Römischen Vertrages) auch einen Vorschlag auf diesem Gebiet vorlegen.

## V.

Nach diesem ziemlich summarischen Überblick über Fragen der Kapazitätspolitik möchte ich nun noch einige Erläuterungen zu Fragen der Harmonisierung geben, indem ich kurz auf eine Anzahl der in der Harmonisierungsentscheidung des Rats vom 13. Mai 1965<sup>18)</sup> enthaltenen Bestimmungen eingehe und die auf ihrer Grundlage eingeleiteten Arbeiten zu interpretieren versuche.

Die Harmonisierungsentscheidung ist eine Rahmenentscheidung. Der Rat hat sich damit selbst ein Arbeitsprogramm zur Regelung einer Reihe von Grundsatzfragen innerhalb festgelegter Fristen aufgestellt. Für die Kommission entspringt aus diesem Grundsatzprogramm die Verpflichtung, dem Rat Entscheidungs-, Verordnungs- oder Richtlinienvorschläge auf den angeführten Gebieten so rechtzeitig vorzulegen, daß eine Entscheidung des Rats unter Einhaltung der vorgesehenen Daten möglich ist. Dabei ist zu beachten, daß die Kommissionsvorschläge jeweils vor einer Beschlussfassung den beratenden Körperschaften, nämlich dem Wirtschafts- und Sozialausschuß und dem Europäischen Parlament, zur Stellungnahme vorgelegt werden müssen, was bei sachlich schwierigeren oder auch politisch heiklen Fragen geraume Zeit in Anspruch nehmen kann.

Zunächst einige Ausführungen zum Gebiet der *steuerlichen Harmonisierung*. Die Grundsätze, die der Rat insoweit gebilligt hat, stellen allerdings zunächst nur einen bescheidenen Ausschnitt aus dem Gesamtproblem der Behandlung der Verkehrsunternehmen in steuerlicher Hinsicht dar; sie beschränken sich nämlich auf die sogenannten spezifischen Verkehrssteuern und die Anwendung des geplanten Mehrwertsteuersystems auf bestimmte Verkehrsbereiche.

An spezifischen Verkehrssteuern interessieren vor allem die Kraftfahrzeug- und die Treibstoffsteuer. Der gewerbliche Kraftverkehr drängt gerade in der Bundesrepublik seit Jahren auf eine baldige Harmonisierung der Höhe dieser Steuern, weil sich hier Wettbewerbsverzerrungen im Verhältnis zu den Güterkraftverkehrsunternehmen anderer europäischer Staaten spürbar bemerkbar machen. Diesen Wunsch aber hat der Ministerrat noch nicht geglaubt, erfüllen zu können, weil er den Zusammenhang zwischen den erwähnten Steuerarten und dem Problem der Wegekostenanlastung als so zwingend ansah, daß er zunächst die Ergebnisse der Enquete auf dem Gebiete der Wegekosten abwarten wollte. Dieser Standpunkt, den man verteidigen kann — wenn es auch andere politisch gangbare

<sup>18)</sup> Siehe Anmerkung 2.

Möglichkeiten gegeben hätte —, wird dazu führen, daß mindestens bis zum Abschluß der Arbeiten im Rahmen der Enquete keine Kommissionsinitiative zur Harmonisierung der Höhe der Steuersätze der Kraftfahrzeug- und der Mineralölsteuer erwartet werden kann.

Diese abwartende Haltung schließt aber nicht aus, daß manche besonders offenkundigen Wettbewerbsverzerrungen auf dem Gebiete der beiden angeführten Steuerarten im grenzüberschreitenden Straßenverkehr und bei der Binnenschifffahrt schon vorher geregelt und daß technische Vorarbeiten für die spätere Harmonisierung der Steuersätze schon jetzt eingeleitet werden.

So hat die Kommission dem Ministerrat schon vor dessen Zustimmung zum Harmonisierungsvorschlag den Entwurf einer Verordnung über die Beseitigung der Doppelbesteuerung im grenzüberschreitenden Kraftverkehr<sup>19)</sup> vorgelegt, der auf dem sogenannten Nationalitätsprinzip beruht, wobei jedes Fahrzeug nur einmal im Staate seiner Zulassung der Kraftfahrzeugsteuer unterworfen wird. Sodann wird der Rat demnächst mit einem Vorschlag der Kommission zur Regelung der abgabenfreien Einfuhr von Treibstoff in den Behältern der Nutzkraftfahrzeuge befaßt werden. Infolge der unterschiedlichen Höhe der Treibstoffsteuer besteht in den Ländern mit hohen Steuern die natürliche Tendenz, die Einfuhrmengen zu begrenzen. Die zulässige Begrenzung wird durch die vorgesehenen Maßnahmen auf einen einheitlichen Nenner gebracht werden müssen. Beide Maßnahmen, zu denen noch die Vereinheitlichung der Besteuerungsgrundlagen der Kraftfahrzeugsteuer hinzukommt, könnten dazu beitragen, daß die Mitgliedstaaten mit stark vom Durchschnitt abweichenden Steuersätzen vielleicht schon vor der im Rahmen der Gemeinschaft durchzuführenden Harmonisierung zu einer vorweggenommenen Angleichung der Höhe der Steuersätze der Kraftfahrzeug- und der Treibstoffsteuer veranlaßt werden.

Neben der steuerlichen Harmonisierung ist die *Harmonisierung gewisser sozialer Bedingungen* im Bereich des Verkehrs vorgesehen. Auch auf diesem Gebiet ist in kurzer Zeit mit der Vorlage eines ersten Vorschlags der Kommission für die Arbeitsbedingungen im Straßenverkehr zu rechnen.

Schließlich umfaßt die Harmonisierungsentscheidung ein weiteres wichtiges Kapitel, das den Titel »staatliche Eingriffe« trägt. Unter dieser Überschrift sind Bestimmungen zusammengefaßt, die zwar zum Teil auf alle Verkehrsträger zur Anwendung kommen, die aber effektiv vor allem die Eisenbahnen angehen.

Die Lösung dieses umfangreichen Fragenkomplexes soll durch Einzelregelungen auf den nachfolgenden Gebieten erreicht werden:

1. Die *Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes*, die weitgehend den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entsprechen, sollen soweit als möglich abgebaut werden. Wenn sie zur Sicherstellung ausreichender Verkehrsbedienungen unerlässlich erscheinen, sollen die daraus entspringenden Belastungen abgegolten werden.
2. Betriebsfremde Belastungen der Eisenbahnen auf anderen Gebieten ebenso wie finanzielle Vorteile sollen im Rahmen der *Normalisierung der Konten* ausgeglichen werden.
3. Die *finanziellen Beziehungen zwischen Staaten und Eisenbahnen* sollen mit dem Ziel, die finanzielle Eigenständigkeit der Eisenbahnen herbeizuführen, nach einheitlichen Grundsätzen geregelt werden.

<sup>19)</sup> Vorschlag einer Verordnung des Rats über die Beseitigung der Doppelbesteuerung bei der Kraftfahrzeugsteuer im grenzüberschreitenden Verkehr, Dok. VII/KOM (64) 81 endg. vom 18. März 1964.

Es obliegt der Kommission, die Gedanken zu entwickeln, nach denen dieses Programm bis Ende 1972 verwirklicht werden kann.

Was zunächst die Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrifft, so umfassen diese dem Begriff nach die Betriebspflicht, die Beförderungspflicht und die Tarifpflicht. Letztere ist freilich auch in anderen Bestimmungen der Kommission, so in Art. 12 des Margentarivvorschlags für den Güterverkehr<sup>20)</sup> und in Art. 6 der Harmonisierungsentscheidung für bestimmte Personenverkehrstarife<sup>21)</sup> speziell geregelt.

Nun muß man sich vor Augen halten, daß alle öffentlichen Linienverkehre, die Eisenbahngüter- und Personenverkehre, die öffentlichen Personenkraftverkehre und die Schifflinienverkehre solchen Verpflichtungen unterworfen sind, und daß deshalb nach dem Wortlaut der fraglichen Rahmenbestimmung alle diese Verkehre daraufhin untersucht werden müßten, ob sie in der bisherigen Form zur Sicherstellung ausreichender Verkehrsbedienungen unerlässlich sind.

Ich stehe persönlich auf dem Standpunkt, daß es nicht Sinn der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen sein kann, schon in einer ersten Phase eine solche umfassende Aktion einzuleiten, daß es aber sehr wohl erforderlich ist, dort einzugreifen, wo das Vorliegen der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes die Verkehrsunternehmen zu unwirtschaftlichen Leistungen zwingt. Was bei einem solchen Vorgehen anzustreben ist, ist nicht nur eine Annäherung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsunternehmen, sondern gleichzeitig auch eine Erhöhung der volkswirtschaftlichen Produktivität.

Das Vorgehen wird zweifellos nach den jeweiligen Verkehrsverhältnissen sehr differenziert sein müssen: Bei der Einschränkung der *Betriebspflicht* der Eisenbahnen auf einzelne Strecken z. B. wird die Frage, ob eine ausreichende Verkehrsbedienungen auch bei Wegfall des Schienenverkehrs gewährleistet wird, nur dann zuverlässig beantwortet werden können, wenn man die Verkehrsnachfrage und ihre Entwicklungstendenzen im Einzugsgebiet der Strecke gründlich ermittelt und weiterhin feststellt, welche Möglichkeiten der Ersatzbedienungen durch andere Verkehrsmittel bestehen und zu welchen Kosten eine solche Ersatzbedienungen unter Berücksichtigung eventuell notwendiger Infrastrukturausbauten erfolgen könnte. Bei Linienkraft- und bei Schifflinienverkehren wird im allgemeinen eine Abänderung der Konzessionsbedingungen auf Antrag ausreichen, um die gewünschten Ziele zu erreichen.

Während die maßgeblichen Kriterien zur Einschränkung der Betriebspflicht noch einigermaßen konkret umrissen werden können, weil es sich um bestimmte Strecken bzw. Bahnhöfe handelt, stellen sich für die Einschränkung der *Beförderungspflicht* sehr viel schwierigere Probleme. Die Beförderungspflicht bedeutet für die Verkehrsunternehmen nur insofern eine Belastung, als sie gleichzeitig mit tariflichen Auflagen verbunden ist.

Fühlt sich ein Verkehrsunternehmen also beschwert — etwa durch den Zwang zur Beförderung sperriger Güter oder durch unwirtschaftliche Beförderungen in der Nahzone —, so wird es im allgemeinen — sofern hierzu die Möglichkeit besteht — durch Anhebung der Tarife Abhilfe schaffen können, sei es durch Herbeiführung der Kostendeckung oder durch Abstoßen der unerwünschten Leistungen über den Preis. Die Einschränkungsjaktion dürfte deshalb in bezug auf die Beförderungspflicht nur dort in Betracht kommen, wo die Einräumung größerer tariflicher Freiheiten aus irgendwelchen Gründen ausscheidet.

<sup>20)</sup> Siehe Anmerkung 9.

<sup>21)</sup> Siehe Anmerkung 2.

Für den Umfang der Einschränkung maßgebend ist auch im Falle der Beförderungspflicht eine Ermittlung der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsangebots, diesmal in dem Einzugsgebiet des gesamten, von dem betreffenden Unternehmen bedienten Netzes. Neben den Überlegungen, welche Möglichkeiten auf dem Gebiet der Preisbildung bestehen, wird auch die Untersuchung des Kapazitätsangebots eine Rolle spielen; die Problematik ergibt sich dabei vor allem aus der sinnvollen Bemessung der Kapazitäten für Spitzenverkehre.

Ohne im jetzigen Zeitpunkt schon irgendein Ergebnis der Einschränkungsjaktion vorzunehmen zu können, wird man sagen können, daß der öffentliche Personenverkehr in seiner Gesamtheit den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in weit stärkerem Maße unterworfen bleiben wird als der öffentliche Güterverkehr. Dort strebt man an, die staatlichen Interventionen immer mehr zu vermindern. Im Personenverkehr dagegen, insbesondere im Personennahverkehr in Ballungsgebieten, läuft die Entwicklung eher umgekehrt. Dort sind die öffentlichen — leider nicht immer wirtschaftlich durchzuführenden — Aufgaben eher in der Zunahme begriffen und die tariflichen Möglichkeiten von der Marktlage her zumindest begrenzt. Wenn die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zur Erfüllung dieser Aufgaben beibehalten werden, muß die Öffentlichkeit konsequenterweise auch den Verkehrsunternehmen gegenüber für die daraus entstehenden Belastungen aufkommen. Dieser Punkt ist an sich unbestritten; Meinungsverschiedenheiten ergeben sich nur aus der Frage, nach welchen Grundsätzen solche Abgeltungsleistungen berechnet werden sollen. Dies gilt vor allem dann, wenn es sich, wie bei den Staatsbahnen, um Unternehmen mit Verbundproduktion handelt, deren Wettbewerber gewährleistet wissen wollen, daß über die Abgeltung nicht etwa Kostenelemente erfaßt werden, die gerechterweise dem im Wettbewerb stehenden Verkehrsbereich anzulasten wären.

Gegenüber dem Problembereich der Einschränkung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes ist die zweite Aufgabe im Rahmen der Harmonisierung der staatlichen Eingriffe, nämlich die *Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen*, schon seit Jahren vom grundsätzlichen her bearbeitet worden, vor allem vom Internationalen Eisenbahnverband und von der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister. Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft kann nun allerdings die erarbeiteten Normalisierungsgrundsätze nicht ohne weiteres übernehmen, sondern muß den Zusammenhang mit den übrigen Maßnahmen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik berücksichtigen.

Gleichartig ist die Grundvorstellung, daß es darum geht, alle für die Eisenbahn aus betriebsfremden Eingriffen resultierenden, wettbewerbsverzerrenden Vor- und Nachteile in den Jahresabschlüssen kenntlich zu machen und den Saldo, soweit er negativ ist, finanziell abzugelten. Unter den hierbei zu lösenden Fragen muß geklärt werden, nach welchen Grundsätzen die Referenzgrundlage, d. h. die vergleichbare Regelung der Privatindustrie oder der anderen Verkehrsunternehmen, festzustellen ist und welche Berechnungsmethoden für die einzelnen Posten am zuverlässigsten sind. Viele dieser Posten rühren aus der Vergangenheit, so die Belastungen wegen überhöhter aktiver Personalbestände, wegen strukturell überhöhter Versorgungslasten, wegen sonstiger Kriegsfolgelasten und wegen einer in der Vergangenheit nicht vorgenommenen wettbewerbsneutralen Behandlung der Eisenbahnen. Hinzu kommen noch die Passiv- und Aktivposten, die ihre Ursache in der Gegenwart finden, so die Auswirkungen der Behandlung der Bahnen bei der Kapitalbeschaffung und auf steuerlichem Gebiet sowie bei der Belastung für Kosten von Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen.

Allerdings ist schon jetzt festzustellen, daß auch die Normalisierung, zusammen mit dem Abbau der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, kaum ausreichen dürfte, um die finanzielle Eigenständigkeit der Eisenbahnen herbeizuführen. Dazu wird es vielmehr einer Reihe weiterer Maßnahmen bedürfen, durch die die wirtschaftliche Struktur der Eisenbahnen selbst so umgestaltet wird, daß diese in die Lage versetzt werden, ihre Aufgaben der Gegenwart und der Zukunft wirtschaftlich optimal zu bewältigen. Auf dieses Programm, dessen einer Teil von den Eisenbahnen selbst durchgeführt werden muß, kann die Kommission im Rahmen der Harmonisierung der finanziellen Beziehungen zwischen Staaten und Eisenbahnen nicht unerheblich einwirken. Hier wird es gelten, die wirtschaftlichen und, soweit notwendig, auch rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die Eisenbahnen ihre doppelte Aufgabenstellung erfüllen können, so unter anderem durch Erweiterung ihrer kaufmännischen Handlungsfreiheit im kommerziellen Bereich und Abgrenzung des Bereichs der Daseinsfürsorge, durch Anpassung der Kapitalbasis und schließlich durch Regelung in bezug auf die eventuell noch entstehenden Defizite. Zur Bewältigung dieser Fragen hat der Ministerrat der Kommission noch sieben Jahre Zeit eingeräumt. Für die allgemeine Orientierung dieser Arbeiten dürften sich wertvolle Anregungen aus der Veranstaltung von *Studentagen für Eisenbahnfragen* im Frühjahr 1966 ergeben.

Voraussetzung für das Gelingen dieser Veranstaltung, zugleich aber auch für den Fortschritt der gemeinsamen Verkehrspolitik auf allen übrigen Gebieten ist zunächst einmal, daß die sechs Partner wieder zu einer gedeihlichen Arbeit zusammenfinden. Wenn erst die Hindernisse im rein politischen Bereich überwunden sind, müßte es auch möglich sein, vernünftige Lösungen im Detail zu finden und mit der fortschreitenden Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik einen wesentlichen Beitrag zum Gelingen des gemeinsamen Marktes zu leisten.