

Weitergehende Deregulierung im Straßengüterverkehr – divergierende Positionen europäischer Parteien –

Autoren: Stephan Keuchel, Fabian Ernst, Thomas Beckschwarte

Die Europäische Kommission hat im Rahmen der Mobilitätspakete Mitte des Jahres 2017 mehrere Gesetzesvorschläge vorgelegt, vor allem zum Marktzugang zum internationalen Verkehr und zur Kabotage, zu Lenk- und Ruhezeiten, insbesondere zur Flexibilisierung der wöchentlichen Ruhezeiten, und zur Entsendung von Kraftfahrern, insbesondere zur Anwendung des gesetzlichen Mindestlohns und des bezahlten Jahresurlaubs.

Ziel des hier vorgestellten Forschungsprojektes war die Analyse der Konsequenzen der Vorschläge für die Verkehrswirtschaft und der sich daraus ergebenden Interessendivergenzen, welche die Erarbeitung mehrheitsfähiger Vorschläge erschweren.

Methodisch wurden hierzu zunächst die Auswirkungen der vorgeschlagenen Regelungen auf unterschiedliche Tourenplanungsmodelle für Verkehrsunternehmen aus unterschiedlichen Regionen aufgezeigt, vor allem hinsichtlich Tourenverdichtung und Tourenverlängerung. Die daraus resultierenden Interessendivergenzen wurden mit Hilfe der im Verkehrsausschuss schriftlich eingereichten Änderungsanträge von EU-Parlamentariern unterschiedlicher Parteien und Länder analysiert.

Änderungsanträge von Abgeordneten des europäischen Verkehrsausschusses bezüglich der Anschlusskabotage

| Mitgliedsland | EVP | S&D | EKR | ALDE | Grüne/ EVA | VEL- NGL | EFDD | ENF |
|--|--------|---------|--------|--------|---------------|-------------|--------|--------|
| X Kabotagebeförderungen in Y Tagen nach einer internationalen Fahrt. | | | | | | | | |
| Niederlande | | | | | 2 in 1 | | | |
| Deutschland | X in 2 | 2 in 2 | | | | | | |
| Belgien | X in 5 | 2 in 2 | X in 3 | | | | | |
| Frankreich | 1 in 3 | 2 in 2 | | X in 2 | 2 in 1 | | | X in 2 |
| Luxemburg | X in 3 | | | | | | | |
| Österreich | 3 in 5 | 2 in 2 | | | | | | |
| Italien | | 1 in 1 | | | | | X in 3 | |
| Vereinigtes Königreich | | 2 in 2 | 3 in 7 | | | | | |
| Finnland | | | | | | X in 5 | | |
| Schweden | X in 5 | | - | | | | | |
| Spanien | | X in 5 | | 3 in 5 | | | | |
| Portugal | X in 5 | X in 7 | | 3 in 7 | | | | |
| Polen | X in 7 | X in 7 | X in 7 | | | | | |
| Tschechien I | | | X in 7 | 3 in 7 | | | | |
| Tschechien II | | | | X in 7 | | | | |
| Slowakei | | | X in 7 | | | | | |
| Ungarn | X in 7 | | | | | | | |
| Kroatien | | | | X in 7 | | | | |
| Lettland | | | X in 7 | | | | | |
| Bulgarien | X in Y | | X in 7 | | | | | |
| Rumänien | X in Y | X in 10 | | | | | | |

Quelle: zusammengestellt aus: Europäisches Parlament, Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (Hrsg., 2018), Entwurf eines Berichtes, Änderungsanträge 245-445, v. 23.2.2018, Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor, Vorschlag für eine Verordnung (COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD)).

Es zeigt sich,

- dass die Abgeordneten der zentraleuropäischen Länder eine restriktivere Position als die EU-Kommission vertreten,
- dass die der westlichen, am Rande Europas gelegenen Länder die Deregulierungsbestrebungen der Kommission teilen,
- und dass die der östlichen Länder eine liberalere Position vertreten.

Diese Positionsunterschiede lassen sich, wenn auch in unterschiedlicher Stärke, innerhalb der großen Fraktionen zeigen.

Beispielhaft sind die unterschiedlichen Änderungsanträge im Hinblick auf die Zahl der Kabotagebeförderungen innerhalb einer bestimmten Frist von Tagen im Anschluss an eine internationale Ladungsfahrt in der Tabelle dargestellt.

Die im Verkehrsausschuss abgestimmten Kompromissvorschläge wurden Mitte des Jahres 2018 im Parlament mehrheitlich abgelehnt, jedoch nach erneuter Diskussion Anfang April 2019 in restriktiverer Form angenommen. Zur Verabschiedung der drei Gesetze bedarf es noch der Zustimmung des Verkehrsministerrates.