

## II

(Vorbereitende Rechtsakte)

## WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS

### Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Kraftstoffrationierung im Nutzfahrzeugverkehr zwischen Mitgliedstaaten

(84/C 140/01)

Die Vorlage, die Gegenstand der Befassung war, ist im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 195 vom 22. Juli 1983 auf Seite 4 veröffentlicht worden.

#### A. RECHTSGRUNDLAGE DER STELLUNGNAHME

Der Rat hat am 19. Juli 1983 beschlossen, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75, 103 und 198 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

#### Verfahren

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 15. Februar 1984 an. Berichterstatter war Herr Francis Law, der seinen Bericht mündlich erstattete.

#### B. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Ausschuß verabschiedete seine Stellungnahme auf seiner 216. Plenartagung (Sitzung vom 28. März 1984) einstimmig.

Die Stellungnahme hat folgenden Wortlaut:

1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß billigt im wesentlichen den Kommissionsvorschlag, trägt dazu jedoch im einzelnen die nachstehenden Bemerkungen vor:

2. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß behandelte in der Vergangenheit dieselben Probleme direkt oder indirekt in seinen Stellungnahmen zu folgenden Vorlagen:

— „Mitteilung der Kommission an den Rat über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik“ (Kapitel Verkehrs- und Energiepolitik) <sup>(1)</sup>, Stellungnahme vom 10. September 1975,

— „Neue Leitlinien der Europäischen Gemeinschaft zur Energieeinsparung“ <sup>(2)</sup>, Stellungnahme vom 31. Januar 1980.

#### 3. Allgemeine Bemerkungen

3.1. Der Straßengüterverkehr ist nahezu vollständig von Erdöl und Erdölerzeugnissen abhängig. Jede Schwierigkeit in seiner Versorgung mit Kraftstoff würde seine Tätigkeit einschränken und folgerichtig schwere Störungen in der Wirtschaftstätigkeit verursachen. Die Gemeinschaft sollte deshalb in der Lage sein, die schädlichen Auswirkungen eines solchen Falles auszugleichen oder zumindest abzuschwächen.

3.2. Um das Wirtschaftsleben in der Gemeinschaft aufrechtzuerhalten, schlägt die Kommission vor, eine Richtlinie zu verabschieden, die es den Mitgliedstaaten ermöglicht, sich gegenseitig im Falle einer ernsthaften Erdölkrise zu konsultieren und bei einer Kraftstoffrationierung das Prinzip der Gleichbehandlung für ausländische und einheimische Verkehrsunternehmer anzuwenden. Dadurch wird nach

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 286 vom 15. 12. 1975, S. 2.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. C 113 vom 7. 5. 1980, S. 1.

Auffassung der Kommission der innergemeinschaftliche Güterverkehr, der für das Wirtschaftsleben notwendig ist, bestmöglich aufrechterhalten.

3.3. Erweist sich in einem oder mehreren Mitgliedstaaten eine Kraftstoffrationierung als erforderlich, so soll jeder Mitgliedstaat nach einem gemeinsamen Konsultationsverfahren in einem Entscheidungsverfahren alle Maßnahmen ergreifen, die erforderlich sind, um auf der Grundlage einer kontrollierten Kraftstoffzuteilung ausreichend Kraftstoff für den innergemeinschaftlichen Verkehr bereitzustellen.

3.4. Im Falle einer schweren, durch eine große Kraftstoffknappheit verursachten Krise, bei der sich einer oder mehrere Mitgliedstaaten, nachdem sie zunächst starke Einschränkungen ihres eigenen Verkehrs vorgenommen haben, nicht mehr in der Lage sehen, die zur Aufrechterhaltung des innergemeinschaftlichen Verkehrs erforderliche Kraftstoffversorgung zu gewährleisten, soll ein gemeinsames Konsultations- und Entscheidungsverfahren zur Anwendung gelangen, um die Beschränkung des Straßenverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten in der Weise zu koordinieren, daß Prioritäten festgesetzt bzw. Kontingente aufgestellt werden.

Nach dem Willen der Kommission soll hierdurch vor allem eine Gleichbehandlung zwischen Gebietsansässigen und Gebietsfremden erreicht werden.

3.5. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß ist sich bewußt, daß es den Rahmen dieser Stellungnahme sprengen würde, im einzelnen auf generelle Aspekte der gemeinsamen Verkehrspolitik einzugehen, wie Vorrang energiesparsamerer Verkehrsmittel im Krisenfälle u. a.; er geht jedoch davon aus, daß bei der Festsetzung von Prioritäten und Kontingenten diese Aspekte nicht vernachlässigt werden können.

#### *Die Prioritäten bei der Lieferung*

3.6. Es bedarf gewisser Kriterien für die Festlegung der Lieferprioritäten hinsichtlich des Personen- und Güterverkehrs. Dabei sollte auf die Wichtigkeit der Güter oder die Dringlichkeit des Bedarfs an ihnen in Übereinstimmung mit einer vorherigen EG-Konsultation oder einer Übereinkunft zwischen den Mitgliedstaaten abgestellt werden. Der Versandstaat sollte eine Genehmigung für die betreffende Fahrt erteilen, der Kriterien zugrunde liegen müssen, die von der Gemeinschaft nach einer Konsultation zwischen der Regierung des betreffenden Mitgliedstaats und den nationalen Straßentransportverbänden beschlossen wurden.

3.7. Eine Genehmigung sollte vom Versandstaat ferner für unbegleitete, beispielsweise auf einem

Fährschiff oder per Straße/Schiene beförderte Anhänger erteilt werden, damit diese zum Bestimmungsort geschleppt werden können.

3.8. Es versteht sich von selbst, daß besonders im Falle einer schweren Krise sichergestellt werden muß, daß es nicht dadurch, daß Kraftstoff für nur teilweise beladene Fahrzeuge benutzt wird, zu einer Kraftstoffvergeudung kommt. Die Mitgliedstaaten müßten sich in Konsultation mit ihren Straßentransportverbänden darum bemühen, daß durch Zusammenfassung von Ladungen die Fahrzeugkapazität maximal ausgelastet wird. Hierfür könnten Koordinierungsbüros (bureaux des frêts, Laderaumverteilungsstellen), die heute schon in einigen Mitgliedstaaten zur Vermeidung von Leerfahrten operieren, eingesetzt werden.

#### *Leitlinie für den Kraftstoffverbrauch*

3.9. Es sollte den Mitgliedstaaten eine Leitlinie für den ungefähren durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch der einzelnen Fahrzeugkategorien an die Hand gegeben werden, damit die Kraftstoffzuteilung in jedem Mitgliedstaat zur Durchführung der Fahrt ausreicht, aber nicht zu groß ausfällt.

3.10. In allen Mitgliedstaaten sollte ein einheitlicher Vordruck zur Beantragung von Kraftstoff verwendet werden, der es den staatlichen Stellen ermöglicht, den Bedarf zu veranschlagen, zur ständigen Kontrolle der verfügbaren Kraftstoffreserven die Kraftstoffzuteilungen zu erfassen sowie sicherzustellen, daß kein Kraftstoff vergeudet wird. Auf jeden Fall sollten die betreffenden Maßnahmen einfach gehalten sein und keine unnötige Verzögerung des Straßenverkehrs verursachen.

#### *Kraftstoff-Bezugscheine*

3.11. In der dritten und schwierigsten Phase einer Kraftstoffkrise würde allgemein ein Bezugscheinsystem entsprechend den Plänen der einzelnen Mitgliedstaaten Anwendung finden. Das EG-Konsultations- und Entscheidungsverfahren sollte darauf abzielen, die Beschränkungen so weit wie möglich zu begrenzen und es den Transportfirmen zu ermöglichen, ihre Beförderungen in anderen Mitgliedstaaten als ihrem Herkunftsstaat so weit wie möglich durchzuführen.

3.12. Die Kraftstoffbezugscheine würden im Normalfall an den Grenzen der einzelnen Mitgliedstaaten ausgestellt. Es sollte jedoch darüber hinaus vorgesehen werden, daß von anderen, im Inland gelegenen Stellen Bezugscheine ausgestellt werden können, insbesondere für Transporte, bei denen für die Zollformalitäten Inlandszollstellen zuständig sind,

oder für Transporte, bei denen für einen Teil der Fahrt die Eisenbahn benutzt wird. Die Ausgabe von Kraftstoffbezugscheinen in Inlandsbüros würde zur Verringerung von Staus an den Grenzübergängen beitragen.

3.13. Obwohl der für die Kraftstoffbeantragung und zur Kraftstoffkontrolle verwendete einheitliche Vordruck in der Regel zu Beginn der Fahrt ausgestellt und vom Versandstaat genehmigt werden sollte, sollten Vordrucke auch in jeder Stelle vorliegen, wo die für die Kraftstoffversorgung zuständigen Behörden diese u.U. zur Ermittlung des Kraftstoffbedarfs sowie zur Überwachung der Kraftstoffverwendung benötigen könnten.

3.14. Schließlich weist der Ausschuß noch darauf hin, daß in den Mitgliedstaaten eine einheitliche Auffassung über die Voraussgabe von Kraftstoffen, die Geltungsdauer der Bezugscheine und den Zeitraum der Antragstellung gelten sollte.

#### 4. **Besondere Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln**

##### 4.1. *Artikel 1*

In die Richtlinie einbezogen werden sollten auch der kombinierte Verkehr Straße/Schiene sowie der Roll-on/Roll-off-Verkehr.

##### 4.2. *Artikel 3*

Diese Vorschrift, die es ermöglicht, Beförderungen bis zu 50 km von der Grenze von Kraftstoffversor-

gungsregelungen auszuschließen, läßt sich u.U. schwer überprüfen, da eine Fahrt zu einem 51 km von der Grenze gelegenen Bestimmungsort ausreichen würde, um in die betreffende Regelung einbezogen zu werden. Für die Freistellung von Genehmigungen gemäß der Ersten Richtlinie (vom 23. Juli 1982) gilt jedoch ein 25 km-Limit beiderseits der Grenze, vorausgesetzt, die Gesamtstrecke beträgt nicht mehr als 100 km in der Luftlinie.

##### 4.3. *Artikel 4*

Dieser Artikel sollte auch für CEMT-Genehmigungen (Europäische Verkehrsministerkonferenz) sowie für Straße/Schiene-Bescheinigungen gelten.

#### 5. **Vordruck für den Antrag auf Zuteilung von Kraftstoff**

5.1. Die Beschränkung auf zwei Zusatzanträge bei unvorhergesehenen Änderungen des Bestimmungsortes dürfte zu restriktiv sein.

5.2. Berechtigt zur Ausfüllung und zur Unterzeichnung des Vordrucks sollten auch Bevollmächtigte der Verkehrsunternehmen sein.

5.3. An gleicher Stelle wie die Zulassungsnummer des Fahrzeugs sollte auch das Landeskennzeichen anzugeben sein, wie dies bei der Dieselmotorkraftstoffbescheinigung, die gegenwärtig an der deutschen Grenze verwendet wird, der Fall ist.

5.4. Der Vordruck bietet zu wenig Platz für die geforderten Auskünfte (z. B. Anschrift des Unternehmens und Privatanschrift des Fahrers).

Geschehen zu Brüssel am 28. März 1984.

*Der Präsident*  
*des Wirtschafts- und Sozialausschusses*  
François CEYRAC