

Sabine Weyand

Die Vollendung des Binnenmarktes im Güterkraftverkehr

Defizite im Entscheidungsprozeß der EU



Nomos Verlagsgesellschaft
Baden-Baden

| | |
|---|----|
| Abkürzungsverzeichnis..... | 11 |
| I. Einleitung: Gegenstand der Untersuchung und analytischer Bezugsrahmen | |
| 1. Gegenstand und Ziel der Arbeit..... | 13 |
| 2. Forschungsansatz und Fragestellung..... | 15 |
| 2.1. Chancen und Probleme eines politikfeldorientierten Zugangs in der Integrationsforschung..... | 15 |
| 2.2. Zur Auswahl von Politikfeld und Fallstudie..... | 18 |
| 2.3. Präzisierung der Fragestellung..... | 21 |
| 3. Ausarbeitung des analytischen Bezugsrahmens..... | 23 |
| 3.1. Theoretische Grundlagen..... | 23 |
| 3.2. Das Netzwerkkonzept..... | 25 |
| 4. Anlage der Arbeit..... | 30 |
| 5. Datenbasis..... | 32 |
| II. Sozio-ökonomische Rahmenbedingungen für eine gemeinsame Politik im Güterkraftverkehr: Die nationalen Verkehrsmarktordnungen | |
| 1. Das völkerrechtliche Souveränitätsdogma im Verkehrswirtschaftsrecht..... | 33 |
| 2. Staatliche Regulierung: Begriffe, Instrumente, Begründungen..... | 34 |
| 2.1. Zur Begriffsabgrenzung..... | 34 |
| 2.2. Instrumente staatlicher Interventionspolitik im Verkehrssektor..... | 34 |
| 2.3. Theoretische und politische Rechtfertigungen und Motive staatlicher Regulierung..... | 36 |
| 2.3.1. Normative Ansätze: Verteilungs- und Effizienzargumente..... | 36 |
| 2.3.2. Polit-ökonomische Ansätze: Die positive Theorie der Regulierung..... | 41 |
| 3. Historische Entwicklungslinien der Intervention im Güterkraftverkehr..... | 43 |
| 3.1. Deutschland..... | 44 |
| 3.2. Großbritannien..... | 47 |
| 3.3. Vergleichende Analyse: Der ordnungspolitische Dissens und seine verkehrsgeographischen Ursachen..... | 50 |
| 4. Die Ausgestaltung der wichtigsten staatlichen Interventionsinstrumente im Güterkraftverkehr zu Beginn des Binnenmarktprogramms..... | 53 |
| 4.1. Preis- und Markt Zugangsregelungen..... | 53 |
| 4.2. Verkehrsspezifische Steuern und Abgaben..... | 55 |
| 5. Die Struktur der einzelstaatlichen Verkehrsmärkte als Resultat geographischer Ausgangsbedingungen und staatlicher Einflußnahme..... | 60 |
| III. Rechtliche Rahmenbedingungen | |
| 1. Primärrecht: Die inhaltlichen Vorgaben der EG-Verträge..... | 62 |
| 1.1. Aufgabe und Tätigkeit der Gemeinschaft..... | 62 |
| 1.2. Zweck und inhaltlicher Aufbau des Verkehrstitels im EWG-Vertrag..... | 62 |

| | | |
|--------|---|-----|
| 1.3. | Konkurrenzverhältnis des Verkehrstitels zu anderen Normen des EWG-Vertrags..... | 65 |
| 2. | Sekundärrecht: Die historische Entwicklung der Gemeinsamen Politik für den Güterkraftverkehr im Spannungsfeld von Liberalisierung und Harmonisierung..... | 66 |
| 2.1. | Die Politik der Sechs (1958 bis 1972): Das Scheitern des rein marktwirtschaftlichen Ansatzes..... | 66 |
| 2.2. | Die Politik der erweiterten Gemeinschaft (1973 bis 1985): Vom gemeinsamen Verkehrsmarkt zum gemeinschaftlichen Verkehrssystem..... | 69 |
| IV. | Politisch-administrative Rahmenbedingungen: Das Policy-Netz - Akteure und Entscheidungsstrukturen in der europäischen Verkehrspolitik | |
| 1. | Die supranationale Ebene..... | 73 |
| 1.1. | Die Kommission..... | 74 |
| 1.1.1. | Die Rolle der Kommission im Politikformulierungsprozeß..... | 74 |
| 1.1.2. | Binnenstruktur..... | 75 |
| 1.1.3. | Organisatorische Anbindung der Verkehrspolitik..... | 77 |
| 1.1.4. | Sektorübergreifende Koordinationsstrukturen..... | 79 |
| 1.1.5. | Ausarbeitung eines Kommissionsvorschlags in der Verkehrspolitik..... | 81 |
| 1.2. | Der Rat..... | 83 |
| 1.2.1. | Die Rolle des Rates bei der Politikformulierung..... | 83 |
| 1.2.2. | Binnenstruktur..... | 84 |
| 1.2.3. | Ansätze zur sektorübergreifenden Koordinierung..... | 87 |
| 1.2.4. | Entscheidungsmodi. Vom Konsens zur Mehrheitsentscheidung..... | 88 |
| 1.2.5. | Die Bedeutung der Ratspräsidentschaft..... | 91 |
| 1.3. | Das Europäische Parlament..... | 94 |
| 1.3.1. | Die Rolle des Europäischen Parlaments bei der Politikformulierung..... | 94 |
| 1.3.2. | Binnenstruktur..... | 96 |
| 1.3.3. | Parlamentarische Beteiligung an der Formulierung der gemeinsamen Verkehrspolitik: Das Konsultationsverfahren..... | 98 |
| 1.4. | Der Europäische Gerichtshof als "policy-maker"..... | 101 |
| 1.5. | Organisierte Interessen im EG-Entscheidungsgefüge..... | 103 |
| 1.5.1. | Institutionalisierte und informelle Zugangskanäle..... | 103 |
| 1.5.2. | Die Struktur europäischer Interessenverbände im Verkehrssektor..... | 106 |
| 2. | Die nationale Ebene: Bundesrepublik Deutschland und Großbritannien im Vergleich..... | 109 |
| 2.1. | Formulierung und Koordinierung europäischer (Verkehrs-)Politik innerhalb der Regierungen..... | 109 |
| 2.1.1. | Bundesrepublik Deutschland..... | 110 |
| 2.1.2. | Großbritannien..... | 113 |
| 2.2. | Mitwirkung der nationalen Parlamente..... | 118 |
| 2.2.1. | Bundestag..... | 119 |
| 2.2.2. | Bundesrat..... | 121 |
| 2.2.3. | HouseofCommons..... | 122 |
| 2.2.4. | Houseof Lords..... | 124 |
| 2.3. | Berücksichtigung organisierter Interessen..... | 126 |

| | | |
|----------|--|-----|
| 3. | Zusammenfassung: Charakteristika des Politikfeldes und des Policy-Netzes..... | 131 |
| V. | Fallstudie: Politikformulierung am Beispiel der Einführung der Kabotagefreiheit im Güterkraftverkehr | |
| 1. | Agendagestaltung | 136 |
| 1.1. | Das Untätigkeitsurteil des Europäischen Gerichtshofs gegen den Rat von 1985: Institutionelle und verkehrspolitische Bedeutung | 136 |
| 1.2. | Der internationale Trend zur Deregulierung: Wirtschaftswissenschaftliche Theorien und wirtschaftspolitische Praxis | 143 |
| 1.3. | Das Binnenmarktprogramm von 1985..... | 147 |
| 1.3.1. | Motive und Antriebskräfte..... | 147 |
| 1.3.2. | Der gemeinsame Verkehrsmarkt als Bestandteil des Binnenmarktprogramms..... | 150 |
| 1.3.2.1. | Der Sektor Verkehr im Weißbuch der Kommission..... | 150 |
| 1.3.2.2. | Verkehrspolitische Grundsatzbeschlüsse auf europäischer Ebene | 151 |
| 1.3.2.3. | Überblick über die Umsetzung des Binnenmarktprogramms im Güterkraftverkehr..... | 152 |
| 2. | Politikformulierung I: Vom Kommissionsvorschlag im November 1985 bis zur vorläufigen Kabotageverordnung vom Dezember 1989..... | 153 |
| 2.1. | Der Kommissionsvorschlag KOM (85)611: Entstehung und Inhalt | 153 |
| 2.2. | Reaktionen in den Mitgliedstaaten als Determinanten der Verhandlungen auf europäischer Ebene: Die Bundesrepublik Deutschland und Großbritannien im Vergleich | 158 |
| 2.3. | Die Haltungen der nationalen Delegationen im Verkehrsministerrat zum Kommissionsvorschlag..... | 166 |
| 2.4. | Beratungen und Stellungnahme des EP..... | 169 |
| 2.5. | Die Position transnationaler Interessengruppen und des WSA | 173 |
| 2.6. | Kompromißsuche im Verkehrsministerrat..... | 177 |
| 2.6.1. | Die Initiativen der Präsidenschaften..... | 177 |
| 2.6.2. | Verhandlungsstrategie und Einfluß der Kommission | 191 |
| 2.7. | Das Ergebnis der Politikformulierung: Die Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 - Analyse und Bewertung..... | 194 |
| 2.8. | Zusammenfassung: Charakteristika der Politikformulierung 1985-89..... | 197 |
| 3. | Politikformulierung II: Vom Kommissionsvorschlag im Oktober 1991 bis zur endgültigen Kabotageverordnung vom Oktober 1993..... | 201 |
| 3.1. | Veränderte Rahmenbedingungen..... | 201 |
| 3.1.1. | Die Annäherung der nationalen Verkehrsmarktordnungen..... | 201 |
| 3.1.2. | Auswirkungen der Binnenmarktverwirklichung im Verkehrssektor..... | 203 |
| 3.1.3. | Die Intensivierung der Debatten um die Wegekostenanlastung | 208 |
| 3.1.3.1. | Die Diskussion um das Territorialitätsprinzip..... | 208 |
| 3.1.3.2. | Europäischer Stillstand und nationaler Alleingang: Die deutsche Schwerverkehrsabgabe von 1990..... | 212 |
| 3.1.3.3. | Kompromißbemühungen von Rat und Kommission..... | 214 |
| 3.2. | Der Entwurf der Kommission vom Oktober 1991 für eine endgültige Kabotageverordnung | 220 |
| 3.2.1. | Erfahrungen mit der vorläufigen Kabotageverordnung..... | 220 |

| | | |
|----------|---|-----|
| 3.2.2. | Der kommissionsinterne Abstimmungsprozeß..... | 222 |
| 3.2.3. | Die Anhörung von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten und die Einbeziehung von Interessenverbänden..... | 224 |
| 3.2.4. | Das Ergebnis: KOM (91) 377 endg..... | 225 |
| 3.3. | Stellungnahmen auf supranationaler Ebene..... | 227 |
| 3.3.1. | Die Positionen der Regierungen im Rat und ihre innenpolitischen Hintergründe..... | 227 |
| 3.3.2. | Ausschüsse und Plenum des Europäischen Parlaments..... | 228 |
| 3.3.3. | Wirtschafts- und Sozialausschuß..... | 231 |
| 3.4. | Kompromißsuche im Rat..... | 232 |
| 3.4.1. | Initiativen der portugiesischen Präsidentschaft..... | 232 |
| 3.4.2. | Parallele Beratungen des Fiskalharmonisierungsdossiers..... | 235 |
| 3.4.2.1. | Anstöße durch EuGH und Kommission..... | 235 |
| 3.4.2.2. | Kompromißbemühungen der britischen Präsidentschaft..... | 238 |
| 3.4.2.3. | Beratungen unter dänischem Vorsitz..... | 242 |
| 3.5. | Der Durchbruch: Die Tagungen des Verkehrsministerrates im Juni 1993... .. | 245 |
| 3.6. | Das Ergebnis: Analyse und Bewertung vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Zielsetzungen der Gemeinschaftsorgane..... | 250 |
| 3.7. | Zusammenfassung: Charakteristika der Politikformulierung 1991-93..... | 253 |
| VI. | Zusammenfassung und Ausblick: Handlungsfähigkeit unter den Bedingungen der Politikverflechtung | |
| 1. | Bestimmungsfaktoren der Handlungsfähigkeit des EG-Systems..... | 261 |
| 2. | Ansatzmöglichkeiten zur Verbesserung der Handlungsfähigkeit der EG/EU..... | 265 |
| | Literaturverzeichnis..... | 271 |
| | Sachregister..... | 286 |
| | Zusammenfassung..... | 288 |