

lung des Rates vom 19. Dezember 1984 an die nationalen Eisenbahnunternehmen der Mitgliedstaaten über die Verstärkung ihrer Zusammenarbeit beim grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr<sup>(1)</sup> sowie an seine diesbezüglichen Stellungnahmen<sup>(2)</sup>.

Hinsichtlich eventuell erforderlich werdender Finanzierungen sollte auch die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, für den grenzüberschreitenden Verkehr Gemeinschaftsmittel [z.B. aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)] zur Verfügung zu stellen.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 333 vom 21. 12. 1984, S. 63.

<sup>(2)</sup> Vgl. insbesondere Stellungnahme zu dem Entwurf des Rates zur Tarifierung der Eisenbahnstrecke im grenzüberschreitenden Container- und Huckepackverkehr (ABl. Nr. C 23 vom 30. 1. 1984, S. 3).

Geschehen zu Brüssel am 28. September 1988.

*Der Präsident  
des Wirtschafts- und Sozialausschusses*  
Alfons MARGOT

**Stellungnahme zu dem Vorschlag für einen Beschluß des Rates über den Abschluß eines Übereinkommens zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Finnland, Norwegen, der Schweiz, Schweden und Jugoslawien über grenzüberschreitende Beförderungen im kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße (ATC)**

(88/C 318/07)

Der Rat beschloß am 19. September 1988, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 20. Juli 1988 an. Berichterstatter war Herr Haas.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 258. Plenartagung (Sitzung vom 28. September 1988) einstimmig folgende Stellungnahme.

1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß begrüßt, daß es der Kommission gelungen ist, mit der Mehrzahl der Drittländer zu der Paraphierung eines Abkommens zu gelangen, das die innerhalb der Gemeinschaft geltenden Regeln für den kombinierten Ladungsverkehr auf den Verkehr mit diesen Ländern ausdehnt. Dieses Abkom-

men, das der vom Ausschuß stets geförderten Unterstützung des kombinierten Verkehrs Rechnung trägt, schafft die politischen Rahmenbedingungen zur Erleichterung des kombinierten Ladungsverkehrs mit Drittländern, auch wenn nicht alle Aspekte kommerzieller und technischer Natur miteinbezogen sind.

### 3.2. Besondere Bemerkungen

3.2.1. Zur Präzisierung sollte Artikel 1 Absatz 1 wie folgt abgefaßt werden:

„... oder die Betriebskosten des kombinierten Verkehrs betreffen, sofern dadurch Strecken oder Teilstrecken von überlasteten, stark umweltverschmutzten oder besondere Probleme aufweisenden Straßen entlastet werden.“

Der Ausschuß ist der Auffassung, daß die Gewährung von Beihilfen für Betriebskosten an die Zustimmung der Kommission gebunden werden sollte.

3.2.2. Er regt an, den von der Kommission vorgesehenen Zeitkalender zu überprüfen.

3.2.3. Ebenso stellt der Ausschuß anheim, die von der Kommission eingerichteten paritätischen Ausschüsse für den Straßen- und den Eisenbahnverkehr in die Diskussion einzubeziehen.

2. Der Ausschuß stimmt daher dem vorgeschlagenen Beschluswurf nach Maßgabe folgender Bemerkungen zu.

2.1. Zunächst ist es zu bedauern, daß sich Österreich bislang nicht entschlossen hat, dem Abkommen beizutreten. Auf die Bedeutung und Notwendigkeit der Beteiligung von Österreich, der Schweiz und Jugoslawien am Transitverkehr der Gemeinschaft hat der Ausschuß in seiner Stellungnahme vom 23. März 1988<sup>(1)</sup> hingewiesen. Er bittet deshalb die Kommission, alles in ihren Kräften Stehende zu tun, um auf Österreich einzuwirken, dem Abkommen noch beizutreten.

2.2. Der Ausschuß würde es im Hinblick auf die Protokollerklärung über die Anwendung von Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b) im Gebiet der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft begrüßen, wenn der genannte Vertragsartikel möglichst bald angewendet würde.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 134 vom 24. 5. 1988, S. 19.

2.3. Der Ausschuß interpretiert Artikel 2 Ziffer 1 Buchstabe a) zweiter Absatz in der Weise, daß auch Container, die sich im Eigentum von Firmen außerhalb des Gebietes der Vertragspartner des Abkommens befinden, von den Liberalisierungsregelungen erfaßt werden, vorausgesetzt, daß die maximalen Abmessungen der Wechsellaufbauten oder Container nicht größer als die in der geltenden Gemeinschaftsregelung vorgesehenen sind.

2.4. Es ist mit Bedauern festzustellen, daß das Abkommen Beförderungen in der Binnenschifffahrt im Sinne der Richtlinien 82/603/EWG und 86/544/EWG<sup>(2)</sup> nicht berührt.

<sup>(2)</sup> Richtlinien des Rates vom 28. Juli 1982 bzw. vom 10. November 1986 zur Änderung der Richtlinie 75/130/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. Nr. L 247 vom 23. 8. 1982, S. 6; ABl. Nr. L 320 vom 15. 11. 1986, S. 33).

Geschehen zu Brüssel am 28. September 1988.

*Der Präsident*

*des Wirtschafts- und Sozialausschusses*

Alfons MARGOT

### Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die gegenseitige Anerkennung einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüterverkehr<sup>(1)</sup>

(88/C 318/08)

Der Rat beschloß am 5. Mai 1988, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 14. September 1988 an. Berichterstatter war Herr Tukker.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 258. Plenartagung (Sitzung vom 28. September 1988) einstimmig folgende Stellungnahme.

#### 1. Allgemeine Bemerkungen

##### 1.1. (Punkt A.1 des Kommissionsdokuments)

Bei der Lektüre des ersten der allgemeinen Punkte in der Begründung der Kommission ergeben sich sofort zwei Fragen:

1. Für welche Gemeinschaftsländer gilt die Richtlinie?

<sup>(1)</sup> ABl. C 120 vom 7. 5. 1988, S. 7.

2. Ist die gegenseitige Anerkennung einzelstaatlicher Schifferpatente bereits zum jetzigen Zeitpunkt wirklich notwendig?

Zu Frage 1: Obschon es nirgends ausdrücklich vermerkt ist, geht aus dem Text hervor, daß die Richtlinie nur für jene Länder gilt, die auch von dem Dokument KOM(88) 111 endg. (Strukturvereinbarung in der Binnenschifffahrt) abgedeckt werden. Sollte das zutreffen, ist dies in den Vorschlag aufzunehmen, und die betreffenden Länder (Frankreich, Deutschland, die Niederlande, Belgien und Luxemburg) sind beim Namen zu nennen.