

**Ergänzende Stellungnahme zu dem Thema Transitverkehr der Gemeinschaft
durch die Drittländer Schweiz, Österreich und Jugoslawien⁽¹⁾**

(89/C 23/14)

Das Präsidium des Wirtschafts- und Sozialausschusses beschloß am 27. September 1988 gemäß Artikel 3 der Geschäftsordnung die Ausarbeitung einer ergänzenden Stellungnahme zu vorgenanntem Thema.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 9. November 1988 an. Berichtersteller war Herr Cavazutti.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 260. Plenartagung (Sitzung vom 24. November 1988) einstimmig folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

1.1. Die Vollendung des Binnenmarktes und die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordern eine dauerhafte Lösung des Problems des gemeinschaftlichen Transitverkehrs durch die Schweiz, Österreich und Jugoslawien. Die Hemmnisse, die diese Länder dem Transitverkehr — zumal im Straßentransport — auf ihrem Hoheitsgebiet in den Weg stellen, behindern gleichermaßen den innergemeinschaftlichen Warenverkehr und die Verkehrsdienstleistungsfreiheit.

Die Beseitigung dieser Hemmnisse, selbst wenn sie in mehreren Stufen erfolgt, ist für alle Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ein echtes Problem und bildet das Grundmotiv für die bilateralen Verhandlungen zwischen der Gemeinschaft und diesen drei Transitländern. Hier geht es um eine entscheidende Frage, denn wenn keine angemessenen und ausgewogenen Lösungen gefunden werden, gerät die Verwirklichung eines einheitlichen Marktes bis 1992 in Gefahr.

1.2. Der Rat hat die Kommission am 7. Dezember 1987 ermächtigt, mit Österreich, der Schweiz und Jugoslawien in eine erste Verhandlungsphase zu treten, bei der vor allem eine Bestandsaufnahme der bestehenden Probleme und der denkbaren Lösungen vorgenommen und die eigentlichen Verhandlungen über die wichtigsten Punkte vorbereitet werden sollten.

2. Bemerkungen der Fachgruppe

2.1. In seiner Initiativstellungnahme vom 23. März 1988⁽¹⁾ (Berichtersteller: Herr Cavazutti) hat der Wirtschafts- und Sozialausschuß seinen diesbezüglichen Standpunkt geäußert. Davon ausgehend, daß die Ausübung der Souveränität der einzelnen Länder im eigenen Hoheitsgebiet und nach den eigenen Modalitäten unantastbar ist, hat der Ausschuß seinerzeit deutlich gemacht, „daß diese Angelegenheit durch Verhandlungen — und nicht auf anderem Wege — geregelt werden muß, um die grundsätzliche Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung der Beförderungen und der Gemeinschaftswaren im Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet der drei Länder wiederherzustellen“.

Der Ausschuß bekräftigt in allen Punkten das Konzept und den Tenor der vorgenannten Stellungnahme sowie die darin vorgetragenen besonderen Bemerkungen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 134 vom 24. 5. 1988.

2.2. Die Kommission hat kürzlich die Sondierungsphase der Transitverkehrsverhandlungen abgeschlossen und empfiehlt dem Rat jetzt, ihr ein neues Mandat zu erteilen, um bis zum 31. Dezember 1989 eine zweite Verhandlungsphase mit Österreich, der Schweiz und Jugoslawien erfolgreich abzuwickeln.

2.3. Die Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel wurde in ihrer Sitzung am 12. Oktober umfassend über die Ergebnisse der ersten Verhandlungsphase unterrichtet. Bei dieser Gelegenheit gab der Vertreter der Kommission eine ausführliche Schilderung des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft für die Probleme im Zusammenhang mit dem Transitverkehr sowie der konkreten Vorschläge, die die Kommission in der zweiten Verhandlungsphase mit jedem einzelnen der drei Durchfuhrländer im Interesse einer angemessenen Lösung dieser Probleme unterbreiten will.

2.4. Der Ausschuß stellt mit großer Befriedigung fest, daß der von der Kommission verfolgte Weg in vollkommenem Einklang steht mit dem allgemeinen Tenor seiner vorerwähnten Stellungnahme und den darin geäußerten Anregungen. Als positiv vermerkt der Ausschuß vor allem die Tatsache, daß die Gemeinschaft eine feste und entschlossene Verhandlungsposition bezogen hat, gleichzeitig jedoch Verständnis und Bereitschaft zu konkreter Zusammenarbeit an den Tag legt.

2.5. Der Ausschuß stellt fest, daß die im gemeinschaftlichen Transitverkehr durch Österreich, die Schweiz und Jugoslawien bestehenden Probleme von großer Bedeutung sowohl für diese drei Länder als auch für die Gemeinschaft sind. Aber das Erfordernis, die Handlungsautonomie aller beteiligten Seiten zu respektieren und jegliches Mißverständnis über die Tragweite der erstrebten positiven Ergebnisse zu vermeiden, sowie der spezifische Charakter der Probleme jedes der drei dieser Länder implizieren — auch wenn sie vergleichbar und in mancherlei Hinsicht wechselseitig bedingt sind — getrennte Verhandlungen, die jedoch in koordinierter Weise und nach Möglichkeit mit den drei interessierten Ländern gleichzeitig zu führen sind.

2.6. Der Ausschuß nimmt den von den Vertretern des Konsultativkomitees der Europäischen Freihandelszone (EFTA) anlässlich der Sitzung am 13./14. Oktober 1988 in Berlin ausgesprochenen Wunsch zur Kenntnis, daß die Verhandlungen über den gemeinschaftlichen Tran-

sitverkehr im Rahmen einer EG-EFTA-Runde geführt werden sollten, stellt aber gleichzeitig fest, daß die politischen und rechtlichen Voraussetzungen für ein Auftreten der EFTA als voll legitimer Verhandlungspartner nicht gegeben sind.

2.7. Die in der ersten Verhandlungsphase ausgemachten grundlegenden Probleme mit den drei betreffenden Transitländern lassen sich wie folgt zusammenfassen:

2.8. Jugoslawien

2.8.1. Der Ausschuß stellt mit Zufriedenheit fest, daß Jugoslawien grundsätzlich bereit ist, seine Funktion als Transitland wahrzunehmen und nach vertretbaren Lösungen für die damit einhergehenden Probleme zu suchen. Nach Auffassung dieses Landes sind diese Probleme jedoch nicht von zentraler Bedeutung und daher im allgemeinen Rahmen der Verkehrsbeziehungen zwischen der Gemeinschaft und Jugoslawien zu sehen.

2.8.2. Die Idee globaler Verhandlungen ist sicherlich interessant, birgt aber die Gefahr in sich, daß sie allzu weitreichende Schlußfolgerungen zeitigt und keine angemessenen Lösungen für die brennendsten und am stärksten praxisrelevanten Probleme liefert. Der Ausschuß betont, daß es das kurzfristige Ziel der Gemeinschaft in der zweiten Verhandlungsphase mit Jugoslawien sein muß, die spezifischen Fragen im Zusammenhang mit dem Transitverkehr zu lösen. Die schrittweise Integration des Verkehrssystems und der Verkehrspolitik Jugoslawiens in das Verkehrssystem und die Verkehrspolitik der Gemeinschaft darf in diesem Stadium zwar nicht vernachlässigt werden, ist aber in eine längerfristige Perspektive einzubetten.

2.8.3. Der Ausschuß ist darüber im klaren, daß der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Straße und Schiene) für Jugoslawien im Verkehrsbereich erste Priorität hat. Soweit dieser Ausbau auch für den innergemeinschaftlichen Transitverkehr wichtig ist, sollte die Gemeinschaft alle denkbaren Modalitäten einer finanziellen Beteiligung der Gemeinschaft an der Schaffung dieser Infrastrukturen vorsehen, dabei flexiblere Bedingungen als bislang anbieten.

2.8.4. Ferner sollten sich nach Ansicht des Ausschusses die beiden Gesprächspartner künftig stärker auf die bereits bestehenden oder in Vorbereitung befindlichen Rechtsinstrumente konzentrieren, die die Schaffung gemischter Gesellschaften für den Bau und die Verwaltung bestimmter Verkehrsinfrastrukturabschnitte in Jugoslawien gestatten würden.

2.9. Österreich

2.9.1. Österreich hat uneingeschränkte Verhandlungsbereitschaft bekundet und möchte aktiv am Prozeß der Vollendung des EG-Binnenmarktes mitwirken.

2.9.2. Der Ausschuß ist sich darüber im klaren, daß Österreich einen großen Teil des wegen der schweizerischen Maßnahmen derzeit umgeleiteten gemeinschaftlichen Transitverkehrs auf der Straße übernommen hat und daß dieser Verkehr, der überwiegend über die

Nord-Süd-Achse (Brenner) abgewickelt wird, nicht über den zum Zeitpunkt der Verhandlungen erreichten Umfang gesteigert werden sollte.

2.9.3. In diesem Zusammenhang vertritt der Ausschuß die Auffassung, daß die Einhaltung der Stillhaltevereinbarung über die im Zeitraum 1987/1988 erreichten Werte ein nützlicher Bezugspunkt für die Verhandlungen sein könnte. Diese Stillhaltevereinbarung müßte natürlich auch von der Gemeinschaft eingehalten werden, vor allem in Bezug auf einige grundlegende Aspekte wie z.B. die Gewichte und Abmessungen, die Gegenstand von Vorschlägen oder vorbereitenden Arbeiten sind, welche in die entgegengesetzte Richtung gehen.

2.9.4. Eine bessere Ausschöpfung der vorhandenen Kapazitäten im Bereich des kombinierten Verkehrs — der gegenwärtig (vor allem in der Schweiz) zu wenig zum Einsatz kommt — wäre ebenfalls eine geeignete Möglichkeit, in Zukunft den Transit-Straßenverkehr durch Österreich zu begrenzen.

2.10. Schweiz

2.10.1. Bezüglich der Schweiz sieht sich der Ausschuß aufgrund der vorliegenden genauen und detaillierten Informationen veranlaßt, seine Besorgnis über die derzeitige Situation, ihre eventuelle weitere Entwicklung sowie ihre möglichen Auswirkungen auf den innergemeinschaftlichen Warenverkehr zu bekunden.

2.10.2. Zur Lösung des Schlüsselproblems des Transitstraßenverkehrs hat die Kommission die Schaffung eines Straßentransitverkehrskorridors vorgeschlagen, der innerhalb eines bestimmten Rahmens von Lastkraftwagen von maximal 40 t Gesamtgewicht benutzt werden darf. Die Fachgruppe fordert die Kommission auf, diese Ausrichtung zu bekräftigen und weiter zu verfolgen.

2.10.3. Die Lösungsansätze für die anderen Probleme (Infrastruktur, Grenzübergänge, Umweltschutz, Marktzugang und stärkerer Rückgriff auf den kombinierten Verkehr) können aber nicht in angemessener Weise in die Tat umgesetzt werden, solange nicht konkrete Vorschläge zumal im Bereich des kombinierten Verkehrs vorliegen, die von den Eisenbahnunternehmen und der Schweiz ausgehen müßten.

3. Schlußfolgerung

3.1. Der Ausschuß ist mit der generellen Konzeption einverstanden, mit der die Gemeinschaft in die zweite Verhandlungsphase gehen möchte. Er wünscht, über den Verlauf dieser Verhandlungen informiert zu werden und hofft, daß diese baldmöglichst zum Abschluß gebracht und von Erfolg gekrönt sein werden, da sie für die Vollendung des Binnenmarktes von entscheidender Bedeutung sind.

3.2. Nachdrücklich zu unterstützen ist insbesondere die Möglichkeit, im Falle größerer Schwierigkeiten bei den Verhandlungen mit dem einen oder anderen Transitland „Gegenseitigkeits“-Maßnahmen zu treffen, diese Maßnahmen in den weiteren Kontext der allgemeinen Beziehungen der Gemeinschaft mit den betreffenden Ländern einzubetten.

4. Angesichts der auch im Laufe der Verhandlungen bereits deutlich gewordenen grundsätzlichen Probleme fragt sich der Ausschuß, ob nicht der Zeitpunkt gekom-

men ist, eingehende Überlegungen über die gemeinsame Verkehrspolitik anzustellen, zumal die bisherige Politik nicht immer besonders positive Ergebnisse gebracht hat.

Geschehen zu Brüssel am 24. November 1988.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
Alberto MASPRONE

Stellungnahme zu

- dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Verwendung von gentechnisch veränderten Mikroorganismen in abgeschlossenen Systemen, und
- dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die absichtliche Freisetzung gentechnisch veränderter Organismen in die Umwelt⁽¹⁾

(89/C 23/15)

Der Rat beschloß am 30. Mai 1988, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 a des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannten Vorlagen zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Umweltschutz, Gesundheitswesen und Verbrauch nahm ihre Stellungnahme am 8. November 1988 an. Berichterstatter war Herr von der Decken.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 260. Plenartagung (Sitzung vom 24. November 1988) einstimmig folgende Stellungnahme.

Die beiden Vorschläge stehen zwar miteinander in Verbindung, befassen sich aber mit unterschiedlichen Fragen und werfen unterschiedliche Probleme auf. Sie werden daher nacheinander getrennt behandelt.

1. Vorschlag betreffend die Verwendung in abgeschlossenen Systemen

1.1. Allgemeine Bemerkungen

1.1.1. Dieser Vorschlag, der die erforderliche Harmonisierung der verschiedenen Vorschriften der Mitgliedstaaten zum Ziel hat, ist vorbehaltlich der nachstehenden Bemerkungen zu befürworten.

1.1.2. Die „*in-vitro*-Neukombination von Genen“, die wir heute als „Gentechnologie“ bezeichnen, hat seit 1972 ihren festen Platz in der biologischen, biochemischen und medizinischen Forschung. Zunehmend wird diese Technik auch industriell und landwirtschaftlich genutzt.

Die Entwicklung dieser neuen Technologie vollzog sich im Rahmen zunächst sehr restriktiver Richtlinien, die von den betroffenen Wissenschaftlern selbst vorgeschlagen und erarbeitet wurden. Mit zunehmender Erfahrung wurden die Richtlinien dem jeweiligen Kenntnisstand angepaßt. Im allgemeinen handelte es sich hierbei um Lockerungen der Restriktionen.

1.1.3. Das wesentliche Ziel dieser in allen forschenden Ländern existierenden Richtlinien war und ist die unmittelbar an den Experimenten bzw. der industriellen Nutzung beteiligten Personen und die Umwelt vor effektiven oder möglichen Schäden durch diese neue Technologie zu schützen. Um eine möglichst große Sicherheit zu gewährleisten, wurden zwei Maßnahmen miteinander kombiniert.

- a) Die „*in-vitro*-Neukombination“ von Genen und das Arbeiten mit genetisch veränderten Organismen muß unter Bedingungen erfolgen, wie sie sich für das gefahrlose Arbeiten mit Mikroorganismen und insbesondere Krankheitserregern bewährt hatten. Für Arbeiten mit Krankheitserregern, auch hoch pathogenen Krankheitserregern, liegen umfangrei-

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 198 vom 28. 7. 1988, S. 9-19.