

NICHTLINIENFLÜGE		
	Bestehende Verordnung	Neuer Verordnungsvorschlag
Nichtbeförderung	Nicht vorgesehen	Siehe Linienflüge
Annullierung	Nicht vorgesehen	Siehe Linienflüge
Große Verspätung	Nicht vorgesehen	Siehe Linienflüge

Brüssel, den 17. Juli 2002.

*Der Präsident*  
des Wirtschafts- und Sozialausschusses  
Göke FRERICHS

**Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittländern, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen“**

(KOM(2002) 8 endg. — 2002/0014 (COD))

(2002/C 241/06)

Der Rat beschloss am 31. Januar 2002, den Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 80 Absatz 2 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 19. Juni 2002 an. Berichterstatter war Herr Santilán.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 392. Plenartagung am 17. und 18. Juli 2002 (Sitzung vom 17. Juli) einstimmig folgende Stellungnahme.

## 1. Einleitung

1.1. Nach dem Flugzeugunglück von Puerto Plata<sup>(1)</sup> rief der Rat die Kommission auf, Vorschläge auszuarbeiten, wie die Sicherheit der Bürger Europas bei Flugreisen gewährleistet werden kann. Die Kommission setzte daraufhin eine hochrangig besetzte Gruppe von Sachverständigen im Bereich Luftverkehrssicherheit ein, erarbeitete mit ihrer Unterstützung eine Gemeinschaftsstrategie zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit<sup>(2)</sup> und ergriff dazu zwei Initiativen. So legte die Kommission den Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errich-

tung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit vor, der am 27. September 2000 angenommen wurde<sup>(3)</sup>.

1.2. Mit der zweiten Initiative sollte gewährleistet werden, dass die internationalen Sicherheitsstandards für Luftfahrzeuge auch von Drittländern eingehalten werden. Deshalb legte die Kommission im Februar 1997 einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Einführung einer Sicherheitsuntersuchung von Flugzeugen aus Drittländern, die auf Flughäfen in der Gemeinschaft landen<sup>(4)</sup>, vor. Dieser Vorschlag, zu dem der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss eine Stellungnahme abgegeben hatte<sup>(5)</sup>, wurde nicht angenommen, weil die in Artikel 252 des Amsterdamer Vertrags gesetzte Frist nicht eingehalten wurde.

(1) Dominikanische Republik. 1996 stürzte ein von einem türkischen Reiseveranstalter mit Sitz in Deutschland gechartertes Flugzeug ab. Dabei starben 176 Passagiere.

(2) SEK(96) 2083 endg.

(3) KOM(2000) 595 endg.

(4) KOM(97) 55 endg.

(5) CES 1175/97, Berichterstatter: Herr Mobbs.

1.3. Angesichts der Vereinbarung zwischen den britischen und spanischen Behörden über den Flughafen Gibraltar hat sich die Kommission entschlossen, einen neuen Vorschlag vorzulegen. In dem Vorschlag werden die Ansichten berücksichtigt, die der Rat in seinem Gemeinsamen Standpunkt vom 4. Juni 1998 <sup>(1)</sup> und das Europäische Parlament in zweiter Lesung geäußert hatten <sup>(2)</sup>.

1.4. Mit Bezug auf diesen Vorschlag kam die hochrangig besetzte Gruppe nach Prüfung des von der FAA <sup>(3)</sup> empfohlenen Verfahrens zu dem Schluss, dass dieses Verfahren für Europa nicht geeignet sei. Bei diesem Verfahren wird überprüft, ob die zuständigen nationalen Stellen über die gesetzlich vorgeschriebenen Mittel und Ressourcen sowie über das Personal und die Erfahrungen verfügen, die für die Erfüllung der internationalen Verpflichtungen im Bereich Sicherheitskontrollen erforderlich sind.

1.5. Die hochrangig besetzte Gruppe entschied sich vielmehr für das SAFA-Verfahren <sup>(4)</sup> mit einer Staffelung der Maßnahmen. Dieses Verfahren wird ausgelöst, wenn es Belege oder Verdachtsmomente für Sicherheitsmängel bei Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern gibt.

1.6. Geht man von der Einhaltung des Abkommens von Chicago <sup>(5)</sup> aus, so sind im Zusammenhang mit dieser Stellungnahme folgende Punkte als wichtigste Punkte im Bericht der hochrangig besetzten Gruppe anzusehen:

- Eine auf Flugzeuge und Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern ausgerichtete Strategie zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit muss mit den Grundsätzen für die internationale Zivilluftfahrt in Einklang stehen.
- Jeder Vertragsstaat trägt die Verantwortung für die Ausstellung und Aushändigung gültiger Zeugnisse über die Lufttüchtigkeit von Flugzeugen sowie die Befähigung des gesamten Betriebspersonals, das in dem betreffenden Staat eingetragen ist. Diese Zeugnisse müssen von allen anderen Vertragsstaaten akzeptiert werden, solange die Zertifizierung den internationalen Mindestnormen entspricht. Folglich muss ein Vertragsstaat keine Zeugnisse akzeptieren, die seines Erachtens den ICAO-Richtlinien nicht genügen <sup>(6)</sup>. In einem solchen Fall kann der betroffene Vertragsstaat erwägen, einseitig Maßnahmen zum Schutz seiner Staatsbürger zu ergreifen. Allerdings ist daraus nicht zu schlussfolgern, dass kollektive Maßnahmen getroffen werden können.

— Bilaterale Abkommen räumen zwar beiden Seiten das Recht ein, Luftverkehrsunternehmen zu benennen, enthalten in der Regel aber keine ausdrücklichen Bestimmungen über Sicherheitskontrollen oder einseitige Vorgehensweisen, die es einer der Vertragsseiten gestatten würden, der anderen Vertragsseite die ihr zuerkannten Rechte zu entziehen.

— Daher lassen sich im Rahmen internationaler Luftverkehrsvorschriften nur schwerlich schwarze Listen bestimmter Drittlandsfluglinien einrichten, ganz abgesehen von den damit zwangsläufig verbundenen Risiken etwaiger Vergeltungsmaßnahmen oder sonstiger nachteiliger diplomatischer Konsequenzen.

## 2. Wesentlicher Inhalt des Kommissionsvorschlags <sup>(7)</sup>

2.1. Ziel des vorliegenden Vorschlags ist die Schaffung eines gemeinschaftlichen Rechtsrahmens für einen Bewertungsmechanismus zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit nach dem SAFA-Verfahren, wobei die Mitgliedstaaten weiterhin berechtigt sind, Inspektionen von Luftfahrzeugen durchzuführen, sofern dabei die Gemeinschaftsvorschriften eingehalten werden.

2.2. Anhang 8 der ICAO zur „Lufttüchtigkeit von Flugzeugen“ enthält die Auflage, alle Luftfahrzeuge so zu warten, dass ihre Lufttüchtigkeit gewährleistet ist. Hegt ein Vertragsstaat berechtigte Zweifel daran, dass diese Auflage nicht erfüllt ist, so muss er die Gültigkeit des Lufttüchtigkeitszeugnisses nicht länger anerkennen und ist berechtigt, eine Inspektion des Luftfahrzeuges vorzunehmen und ggf. ein Flugverbot auszusprechen. Die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften sind zwar unterschiedlich, aber in jedem Mitgliedstaat ist eine Behörde berechtigt, ein Luftfahrzeug des eigenen Mitgliedstaats, eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittlandes mit einem Flugverbot zu belegen, wenn berechtigte Zweifel an der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges bestehen. Anhang 13 der ICAO zur „Luftverkehrs-unfall- und störungsuntersuchung“ sieht vergleichbare Maßnahmen vor, wenn ein Zwischenfall angenommen wird.

2.3. Die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen sind dreierlei Art und sehen vor, dass (Art. 1):

- a) Informationen erhoben und weitergegeben werden, damit über Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Flugreisenden entschieden werden kann;
- b) Luftfahrzeuge aus Drittländern, ihr Betrieb und ihre Besatzung inspiziert werden, wenn der begründete Verdacht besteht, dass die Sicherheitsstandards nicht erfüllt sind, und dass für diese Luftfahrzeuge sofern erforderlich ein Flugverbot verhängt wird;

<sup>(1)</sup> ABl. C 227 vom 20.7.1998, S. 18.

<sup>(2)</sup> ABl. C 313 vom 12.10.1998, S. 32.

<sup>(3)</sup> Federal Aviation Administration, Luftfahrtbundesamt der USA.

<sup>(4)</sup> Safety Assessment of Foreign Aircraft — Beurteilung der Sicherheit ausländischer Luftfahrzeuge.

<sup>(5)</sup> Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet.

<sup>(6)</sup> Internationale Zivilluftfahrt-Organisation.

<sup>(7)</sup> Zu den allgemeinen Rahmenbedingungen siehe die Mitteilung der Kommission über den „Beitrag der Europäischen Gemeinschaft zur Verbesserung der weltweiten Luftverkehrssicherheit“ KOM(2001) 390 endg.

- c) geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der festgestellten Mängel beschlossen und durchgeführt werden.

2.4. Das Erheben von Informationen (Art. 4) erfolgt über Berichte (von Piloten, Instandhaltungsbetrieben und von den Behörden unabhängige Stellen) oder Dokumentationen über Ereignisse (wie Unregelmäßigkeiten oder Beschwerden) sowie über die nach den Inspektionen am Boden getroffenen Maßnahmen und über die Überwachung der Durchführung der erforderlichen Abhilfemaßnahmen durch den Betreiber.

2.5. Die Mitgliedstaaten werden verpflichtet, halbjährlich alle verfügbaren Informationen über den vergangenen Sechsmonatszeitraum zu veröffentlichen: Anzahl der verhängten Flugverbote insgesamt, betroffene Luftfahrzeugmuster mit Eintragsstaat, Flughafen, Zeitpunkt des Flugverbots, Herkunftsland usw. (Art. 7 Abs. 2).

2.6. Es besteht eine Verpflichtung, die Informationen vertraulich zu behandeln (Art. 7 Abs. 4), insbesondere Informationen über die Besatzungen von Luftfahrzeugen, die durch die umfassende Anonymisierung der Quelle derartiger Informationen gewährleistet wird.

2.7. Das Recht auf eine Vorfeldinspektion kann dann in Anspruch genommen werden, wenn bei Luftfahrzeugen aus Drittländern ein „Verdacht der Nichteinhaltung internationaler Sicherheitsstandards“ (Art. 5) besteht. Der Inhalt dieser Inspektionen wird in Anhang II des Richtlinienvorschlags beschrieben. Dazu gehören: Prüfung der Betriebsdokumente, der Besatzungszusammensetzung und -qualifikation und des Vorhandenseins von Geräten und Systemen, wie des Flugschreibers und vieler weiterer Aspekte.

2.8. Das Aussprechen eines Flugverbots für das Luftfahrzeug ist möglich, wenn „aufgrund der Nichteinhaltung der internationalen Sicherheitsstandards eine eindeutige Gefahr für die Sicherheit“ besteht (Art. 8 Abs. 1). In einem solchen Extremfall muss die zuständige Behörde „unverzüglich“ die für den betreffenden Betreiber zuständigen Behörden und die Behörden des Eintragsstaats des betreffenden Luftfahrzeugs informieren.

Es besteht die Möglichkeit, mit Sicherheitsauflagen zu genehmigen, dass das Luftfahrzeug ohne „zahlende Fluggäste oder Fracht“ zu einem anderen Flughafen geflogen wird, um repariert zu werden.

2.9. Als Abhilfemaßnahmen sind u. a. vor allem die Überwachung eines bestimmten Betreibers und/oder aller Betreiber eines bestimmten Drittlandes (Art. 9) wie auch die Auferlegung von Betriebsverboten oder -bedingungen für die Betreiber (Art. 10) vorgesehen.

2.10. Bei der Durchführung der vorgeschlagenen Richtlinie wird die Kommission von dem durch Artikel 12 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt eingesetzten Ausschuss unterstützt <sup>(1)</sup>.

2.11. Die Frist für die Umsetzung der Richtlinie beträgt zwei Jahre nach ihrem Inkrafttreten (Art. 12). Spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten erstellt die Kommission einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie und schlägt gegebenenfalls Änderungen vor (Art. 13).

### 3. Allgemeine Bemerkungen

3.1. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss begrüßt den Vorschlag der Kommission, der darauf abzielt, die Sicherheit der europäischen Fluggäste gestützt auf das SAFA-Verfahren zu erhöhen, das derzeit von der Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen (JAA <sup>(2)</sup>) im Auftrag der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC <sup>(3)</sup>) verwaltet wird.

Das SAFA-Verfahren ist Teil einer Gesamtstrategie der Kommission, mit der ein Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt geleistet werden soll, die von den Fluggästen in der ganzen Welt mit wachsender Sorge betrachtet wird. Diese Sorge ist durch Ereignisse, die nichts mit dem Zustand der Luftfahrzeuge zu tun haben, wie die terroristischen Anschläge vom 11. September in den USA, noch größer geworden.

Das Verfahren muss unbedingt in Kraft treten, wenngleich es wegen der spezifischen Merkmale dieses Verkehrsträgers keine umfassende Lösung aller Probleme bringen wird, u. a. weil die Luftfahrzeuge in der Regel nur kurze Zeit auf den Flughäfen verweilen, so dass sich die Durchführung gründlicher Inspektionen als schwierig erweist.

3.2. Die in dem Vorschlag ins Auge gefassten Informationsmaßnahmen stehen im Zusammenhang mit weiteren Erfordernissen, wie etwa der Meldepflicht für Ereignisse in der Zivilluftfahrt <sup>(4)</sup>. Wie bereits erwähnt schränkt dieser Vorschlag nicht das Recht der Mitgliedstaaten ein, unter Beachtung des Gemeinschaftsrechts bei den Luftfahrzeugen Inspektionen durchzuführen und ihnen den Weiterflug oder künftigen Einflug zu verbieten oder Sicherheitsauflagen für diese Luftfahrzeuge zu erteilen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 373 vom 31.12.1991.

<sup>(2)</sup> Joint Aviation Authorities.

<sup>(3)</sup> European Civil Aviation Conference.

<sup>(4)</sup> KOM(2001) 532 endg.

3.3. Die Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft zählen zu den sichersten der Welt. Sie müssen nicht nur die Forderungen aus dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 und seinen Anhängen erfüllen, in denen die von der ICAO angenommenen Mindeststandards für die Sicherheit von Luftfahrzeugen festgehalten sind, sondern auch eine Vielzahl von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren einhalten<sup>(1)</sup>. Dennoch zwingen die in der Vergangenheit bei Luftfahrzeugen aus Drittländern festgestellten Sicherheitsmängel zur Aufstellung von Normen zum Schutz der Fluggäste, wenn diese Luftverkehrsunternehmen Flughäfen in der Gemeinschaft nutzen.

3.4. Der Ausschuss verweist auf den Umstand, dass daher selbst bei Inkrafttreten der vorgeschlagenen Richtlinie die Sicherheitsstandards der Betreiber aus Drittländern niedriger als die der europäischen Betreiber sein können.

3.5. Der Ausschuss erneuert seine Forderung, dass diese Maßnahme Teil einer gemeinsamen und umfassenderen Aktion sein sollte, die sich nicht nur auf die Luftfahrzeuge aus Drittländern sondern auch auf die allgemeinen Bedingungen des Luftverkehrs in Europa beziehen sollte, wie dies von der hochrangig besetzten Gruppe angemerkt wurde.

3.6. Der Ausschuss pflichtet der Notwendigkeit bei, dass die Maßnahmen in den Bereichen Information, Kontrollen, Flugverbote bzw. Einschränkungen der Nutzung von Flughäfen von den Mitgliedstaaten gemeinsam getroffen werden müssen um zu vermeiden, dass Luftfahrzeuge mit in einem Mitgliedstaat festgestellten Mängeln in anderen Flughäfen der Gemeinschaft weiter Dienstleistungen erbringen können. Zudem wird das Vorgehen nach gemeinsamen Standards den Drittländern die Einleitung von Vergeltungsmaßnahmen für den Fall erschweren, dass ein Mitgliedstaat eine Maßnahme gegen einen bestimmten Betreiber ergreift.

3.7. Der Ausschuss schließt sich der Auffassung an, dass die bei Verwaltungsbehörden bzw. Gerichten eingelegten Rechtsmittel gegen Entscheidungen der Vollzugsbehörden in Anwendung des Subsidiaritätsprinzips durch das innerstaatliche Recht der Mitgliedstaaten geregelt werden sollen.

3.8. Der Ausschuss begrüßt, dass halbjährlich ein Bericht über die für Luftfahrzeuge ausgesprochenen Flugverbote veröffentlicht werden soll.

#### 4. Besondere Bemerkungen

4.1. Gecharterte Luftfahrzeuge. Der Anwendungsbereich erstreckt sich in der Regel auf „Luftfahrzeuge aus Drittländern“.

Darunter versteht man Luftfahrzeuge, die nicht unter der Kontrolle einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats verwendet oder betrieben werden (Art. 3). Von den Inspektionen ausgenommen sind lediglich: a) Staatsluftfahrzeuge<sup>(2)</sup>, und b) Luftfahrzeuge mit einer Starthöchstmaße von weniger als 5 700 kg, die nicht im gewerbsmäßigen Luftverkehr betrieben werden (Art. 2).

Der Ausschuss schlägt vor, zu Artikel 3 folgende Definition hinzuzufügen:

„Als Luftfahrzeuge aus einem Drittland gelten Luftfahrzeuge, die von einem Luftverkehrsunternehmen genutzt werden, dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse von einem nicht der Gemeinschaft angehörenden Staat ausgestellt wurden, bzw. Luftfahrzeuge, die Unternehmen gehören, die ihre Hauptverwaltung oder ihre Hauptniederlassung nicht in der Gemeinschaft haben.“

Der Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass die Kommission davon ausgeht, dass unter die Richtlinie 2407/92/EWG auch gecharterte Luftfahrzeuge fallen. Die vorgeschlagene Änderung schafft in diesem Punkt Eindeutigkeit.

4.2. ICAO-Richtlinien. In Anhang II sollte deutlicher die Forderung an die Mitgliedstaaten erhoben werden, Inspektionen durchzuführen um sicherzustellen, dass der Betreiber die ICAO-Richtlinien hinsichtlich der Flugdienstzeitbeschränkungen, der Mindestqualifikationen der Besatzungen und ihrer Ausbildung erfüllt.

4.3. Art. 5. Vorfeldinspektion. Der Ausschuss ist der Ansicht, dass eine Mindestzahl von Inspektionen ohne Vorankündigung eingeführt werden sollte, um die Sicherheit der Luftfahrzeuge aus Drittländern zu verbessern.

In Artikel 5 Absatz 1 sollte hinzugefügt werden: „... geeignete Mittel ..., um sicherzustellen, dass Luftfahrzeuge ... ohne Aufschub Vorfeldinspektionen unterzogen werden.“

4.4. Art. 7. Schutz und Verbreitung der Informationen. Es wird nicht ausreichend deutlich, was die Durchführungsbehörden des Mitgliedstaats unternehmen müssen, wenn sie Informationen über Flugverbote für Luftfahrzeuge eines bestimmten Betreibers erhalten haben. Sofern es durch die Schwere des Falls gerechtfertigt ist, muss auch ein Flugverbot für alle anderen Luftfahrzeuge des Luftfahrtunternehmens ausgesprochen werden.

4.5. Geringfügige Mängel. Bei dem SAFA-Verfahren liegt der Schwerpunkt auf schwerwiegenden Mängeln, die dazu führen können, dass für ein Luftfahrzeug ein Flugverbot ausgesprochen wird.

<sup>(1)</sup> Verordnung des Rates (EWG) Nr. 3922/91 vom 16.12.1991. ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

<sup>(2)</sup> Für Leistungen in den Bereichen Armee, Zoll und Polizei eingesetzte Luftfahrzeuge (Chicago-Abkommen, Art. 3).

Der Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass die Mängel nach einer Skala von 1 bis 3 eingeteilt werden sollen. Er schlägt vor, die zuständigen Luftfahrtbehörden zu verpflichten, zusätzlich zur Weitergabe von Informationen über die schwerwiegendsten Mängel vierteljährlich Informationen über alle Mängel auszutauschen.

4.6. Englische Sprache. Der Ausschuss betont die Notwendigkeit, dass von allen Besatzungen zur Gewährleistung der Sicherheit eine flüssige Beherrschung der englischen Sprache verlangt werden muss. Diese Forderung ist in die ICAO-Richtlinien aufzunehmen.

4.7. Der schnellstmögliche Informationsaustausch mit den zuständigen Behörden und mit der Kommission (Art. 6) sollte unter Nutzung der Informationstechnologien erfolgen. Von grundlegender Bedeutung ist, dass die Behörden Zugang zu den Datenbanken haben.

4.8. Zuständigkeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA). Der Ausschuss erachtet es für wünschenswert, dass die Verantwortung für die Durchführung des SAFA-Programms künftig von der EASA wahrgenommen wird.

4.9. Inkrafttreten. Wegen des verfolgten Zieles sollte das SAFA-Verfahren so schnell wie möglich in Kraft treten. Daher schlägt der Ausschuss — wenngleich er sich der technischen Kompliziertheit der Materie durchaus bewusst ist — vor, dass die Frist für die Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie auf 12 Monate verkürzt wird.

— In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass ein einschlägiger Richtlinienvorschlag bereits seit 1997 vorliegt, so dass die Mitgliedstaaten fünf Jahre Zeit hatten, um die erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

Brüssel, den 17. Juli 2002.

*Der Präsident*

*des Wirtschafts- und Sozialausschusses*

Göke FRERICHS

---

**Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems“**

*(KOM(2002) 54 endg. — 2002/0038 (COD))*

*(2002/C 241/07)*

Der Rat beschloss am 21. Februar 2002, den Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 71 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 19. Juni 2002 an. Berichterstatter war Herr Levaux.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 392. Plenartagung am 17. und 18. Juli 2002 (Sitzung vom 17. Juli) mit 124 Ja-Stimmen bei 1 Stimmenthaltung folgende Stellungnahme.

## **1. Einleitung: Darstellung des Verordnungsvorschlags**

1.1. Das Weißbuch der Kommission vom 12. September 2001 mit dem Titel „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ sieht vor, das am 31. Dezember 2001 ausgelaufene Programm PACT durch ein neues Programm zur Förderung der Intermodalität namens „MARCO POLO“ zu ersetzen.

1.2. Dieses neue Programm wurde unter Berücksichtigung der Lehren aus dem Programm PACT erarbeitet, welche in

einem Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen mit dem Titel „Ergebnisse des Programms PACT 1997-2001“ dargestellt werden, das seinerseits durch eine unabhängige externe Bewertung über den Zeitraum 1997-1999 ergänzt wird.

1.3. Hauptziel des Programms „MARCO POLO“ ist die Verringerung der Staus im Straßenverkehr und die Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des gesamten Verkehrssystems, indem ein Teil des Güterverkehrszuwachses von der Straße auf