

In den Entwicklungsländern verfügt jeder Beamte einer Delegationen über ein Fahrzeug, darunter auch ein Geländefahrzeug. In den Industriestaaten stehen neben dem personengebundenen Dienstwagen des Delegationsleiters (und gegebenenfalls einem weiteren des stellvertretenden Delegationsleiters <sup>(1)</sup>) je nach Zahl der Beamten in der Regel ein oder zwei Dienstwagen der Fahrbereitschaft und gegebenenfalls ein Kleinbus zur Verfügung. Die Kriterien für die Auswahl des Fahrzeugtyps beruhen auf einer Analyse der Besonderheiten jeder Delegation und des Dienstortes. In der Praxis müssen der Hubraum gewöhnlicher Personenkraftwagen unter 2.000 cm<sup>3</sup> bzw. bei Geländefahrzeugen unter 2.500 cm<sup>3</sup> und die Kosten unter 22.000 Ecu liegen.

Ausschlaggebend für Ersatzbeschaffungen sind das Alter (fünf bis sieben Jahre nach der Anschaffung), die Kilometerleistung (je nach Erhaltung 100.000 bis 150.000 km) und die Wartungskosten. Am 29. April 1996 wurde eine Dienstanweisung über die Verwendung, die Wartung sowie die Anschaffungs- und Ersatzbeschaffungskriterien erteilt.

4. Die Vertretungen in den Hauptstädten der Mitgliedstaaten verfügen über je einen personengebundenen Dienstwagen und einen Dienstwagen der Fahrbereitschaft (Personen- und Güterbeförderung). Den regionalen Außenstellen steht für die weiter oben beschriebenen Zwecke ein Fahrzeug zur Verfügung. Personengebundene Dienstwagen werden von Beamten, die als Vertreter der Kommission auftreten, ausschließlich bei offiziellen Anlässen im Verkehr mit den Behörden der Mitgliedstaaten verwendet.

Die Kriterien für die Auswahl des Fahrzeugtyps beruhen auf einer Analyse der Besonderheiten jeder Vertretung und des Dienstortes. In der Praxis müssen der Hubraum der Fahrzeuge unter 2 000 cm<sup>3</sup> und die Kosten unter 22 000 Ecu liegen. Ersatzbeschaffungen richten sich nach dem Alter (fünf bis sieben Jahre nach der Anschaffung) und der Kilometerleistung (je nach Zustand 100 000 bis 150 000 Kilometer). Eine Dienstanweisung für die Verwendung sowie über die Wartungs-, Anschaffungs- und Ersatzbeschaffungskriterien wird zur Zeit vorbereitet.

---

<sup>(1)</sup> Offizielle Bezeichnung (im Moment Genf, Moskau, Tokio, Washington).

---

(98/C 158/57)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-3158/97**  
**von Jan Mulder (ELDR) an die Kommission**  
(13. Oktober 1997)

*Betrifft:* Streichung der Erstattungen bei der Ausfuhr von Käse in kaufkräftige Länder

Die derzeitigen Probleme im Zusammenhang mit der Erteilung von Ausfuhrlicenzen für Käse wirken sich in zunehmendem Maße nachteilig auf die Ausfuhrmöglichkeiten des Milchsektors der EU aus, wo die Milchpreise bereits rückläufig sind. Eine Möglichkeit zur Überwindung dieser Probleme bestünde darin, die Erstattungen bei der Ausfuhr von Käse in bestimmte kaufkräftige Länder zu kürzen oder ganz zu streichen. Die Kommission teilt offensichtlich diese Ansicht, da sie schon früher bestimmte Ausfuhrerstattungen gekürzt hat.

Kann die Kommission mitteilen, warum sie (noch) nicht beschlossen hat, die Erstattungen für die Ausfuhr von Käse in die Vereinigten Staaten zu streichen, obwohl sie von verschiedener Seite dazu gedrängt wurde?

**Antwort von Herrn Fischler im Namen der Kommission**  
(17. November 1997)

Die Vereinigten Staaten stellen sowohl mengen- als auch wertmäßig den größten Absatzmarkt für Käse aus der Gemeinschaft dar. Da der US-Markt jedoch für einige Mitgliedstaaten wichtiger ist als für andere, gehen die Meinungen über die Streichung der Erstattungen bei der Ausfuhr von Käse in dieses Bestimmungsland auseinander. Dies ist der Grund für die zurückhaltende Vorgehensweise der Kommission, die der Herr Abgeordnete offenbar bedauert, die es aber Wirtschaftsteilnehmern auf beiden Seiten des Atlantiks ermöglichen soll, ihre künftigen Aktivitäten bei zunehmend ungünstigeren Erstattungen zu planen.

Außerdem muß die Kommission sicherstellen, daß die sukzessiv in den multilateralen Verhandlungen (Uruguay, Tokio) vereinbarten Kontingente weitestgehend ausgeschöpft werden. Daher sind alle Maßnahmen zu vermeiden, die die US-Behörden veranlassen könnten, die Gemeinschaftskontingente im Rahmen ihres „Globalisierungssystems“ anderen Ländern anzubieten.

---