

**Antwort von Frau de Palacio im Namen der Kommission**

(15. April 2002)

Die Regelung über das höchstzulässige Gewicht von Fahrzeugen ergibt sich aus der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr<sup>(1)</sup> und der Begriffsbestimmung „kombinierter Verkehr“ gemäß der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten<sup>(2)</sup>. Nach dieser Begriffsbestimmung müssen, um im Zusammenhang mit einem Seehafen von kombiniertem Verkehr sprechen zu können, zwei Bedingungen erfüllt sein: Die auf See zurückgelegte Strecke muss mehr als 100 Kilometer (km) Luftlinie betragen und der erste und letzte Teil der auf der Straße zurückgelegten Strecke dürfen 150 km Luftlinie nicht überschreiten.

Somit muss eine see- und straßengebundene intermodale Beförderung, um unter die gemeinschaftliche 44-Tonnen-Regelung zu fallen, folgende drei Bedingungen erfüllen:

- die auf See zurückgelegte Strecke beträgt mehr als 100 km Luftlinie;
- der erste und der letzte Teil der auf der Straße zurückgelegten Strecke betragen nicht mehr als 150 km Luftlinie;
- Verwendung eines 40-Fuß-ISO-Containers, eines Kraftfahrzeugs mit drei Achsen und eines zwei- oder dreiachsigen Sattelanhängers unter Einhaltung der höchstzulässigen Achslasten (gemäß Anhang I Abschnitt 3 der Richtlinie 96/53/EG).

Alle Mitgliedstaaten haben beide Richtlinien in nationales Gesetz umgesetzt. Nach den der Kommission vorliegenden Informationen wendet Frankreich die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen korrekt an, so dass für die Kommission kein Anlass besteht, tätig zu werden.

Die Richtlinie 96/53/EG erlaubt es den Mitgliedstaaten jedoch, in ihrem Hoheitsgebiet den Verkehr von Fahrzeugen zuzulassen, deren Gewichte und Abmessungen von den in der Richtlinie vorgesehenen Werten abweichen. Einige Mitgliedstaaten haben in diesem Punkt Maßnahmen ergriffen, die über das obligatorische Maß hinausgehen. Es handelt sich hierbei allerdings in jedem Fall um Maßnahmen, die nicht von der Kommission auferlegt werden können.

Am 10. Juli 1998 hatte die Kommission Änderungen der Richtlinien 92/106/EWG und 96/53/EG vorgeschlagen<sup>(3)</sup>. Das Parlament hat dazu Änderungen beschlossen und dabei zwei wesentliche Elemente gestrichen, nämlich die ständige Ausnahmeregelung zum Wochenendfahrverbot und die allgemeine Genehmigung zur Beförderungsleistung von bis zu 44 t für jede Art des kombinierten Verkehrs. Da hierdurch die Vorschläge entscheidend an Bedeutung einbüßen würden, hat die Kommission sie zurückgezogen<sup>(4)</sup>.

Die 44-Tonnen-Regelung könnte zwar für bestimmte Arten des intermodalen Verkehrs interessant sein, doch sind ihre positiven Auswirkungen auf die Entwicklung des kombinierten Verkehrs schwer abzuschätzen. Angesichts dieser Situation erscheint es als vorrangig, die der Entwicklung des intermodalen Verkehrs im Wege stehenden Strukturprobleme anzugehen. Das Programm Marco Polo, insbesondere seine Aktionen mit Signalwirkung und solche zur Gewinnung gemeinsamer Erkenntnisse, dürfte es ermöglichen, die zur Erreichung dieses Ziels am besten geeigneten Mittel und Wege zu ermitteln.

<sup>(1)</sup> ABl. L 235 vom 17.9.1996.

<sup>(2)</sup> ABl. L 368 vom 17.12.1992.

<sup>(3)</sup> Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG und Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG, ABl. C 261 vom 19.8.1998.

<sup>(4)</sup> KOM(2001) 763 endg.

(2002/C 205 E/175)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-0544/02**  
**von Elly Plooij-van Gorsel (ELDR) an die Kommission**

(28. Februar 2002)

*Betrifft:* Umsetzung der Richtlinie 98/44/EG über den rechtlichen Schutz biotechnologischer Erfindungen

Das Europäische Parlament hat 1997 die Richtlinie 98/44/EG<sup>(1)</sup> über den rechtlichen Schutz biotechnologischer Erfindungen angenommen. Der Europäische Gerichtshof in Luxemburg hat im Jahre 2001 einen Antrag der niederländischen Regierung auf Nichtigerklärung dieser Richtlinie für nicht gerechtfertigt

erklärt (Rechtssache C-377/98). Die Niederlande müssen somit ihren Verpflichtungen bezüglich der europäischen Rechtsvorschriften nachkommen. Der niederländische Gesetzgeber (Zweite Kammer) hat es jedoch bisher abgelehnt, die Richtlinie in nationales Recht umzusetzen, obwohl dies bereits bis spätestens 30. Juli 2000 hätte geschehen müssen. Daraus ergeben sich erhebliche Nachteile für bestehende und neu gegründete Biotechnologieunternehmen in den Niederlanden und in ganz Europa.

1. Ist der Kommission diese Situation bekannt?
2. Welche Maßnahmen trifft die Kommission, um die Niederlande zu veranlassen, ihre im Rahmen der EU eingegangenen Verpflichtungen einzuhalten und insbesondere die oben genannte Richtlinie rasch und vollständig umzusetzen?
3. Welche sonstigen Mitgliedstaaten haben die Richtlinie noch nicht in nationales Recht umgesetzt?

(<sup>1</sup>) ABl. L 213 vom 30.7.1998, S. 13.

### **Antwort von Herrn Bolkestein im Namen der Kommission**

(30. April 2002)

Die Frau Abgeordnete berichtet der Kommission über Schwierigkeiten, die in einigen Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Richtlinie 98/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 1998 über den rechtlichen Schutz biotechnologischer Erfindungen auftreten.

1. Der Kommission ist bekannt, dass die Richtlinie 98/44/EG in einigen Mitgliedstaaten nicht umgesetzt wurde. Sie ist ebenso wie die Frau Abgeordnete der Meinung, dass die Mitgliedstaaten absolut verpflichtet sind, diese Richtlinie unverzüglich umzusetzen, da die Umsetzungsfrist bereits vor langer Zeit verstrichen ist. Ferner hat der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften mit der Abweisung des Antrags auf Nichtigerklärung der Richtlinie am 9. Oktober 2001 die Rechtmäßigkeit der Richtlinie festgestellt.
2. Am 30. November 2000 hat die Kommission den Mitgliedstaaten, die bis zu diesem Zeitpunkt die Richtlinie 98/44/EG nicht umgesetzt hatten, ein Mahnschreiben übermittelt. Werden der Kommission daraufhin keine nationalen Umsetzungsmaßnahmen mitgeteilt, folgt im Rahmen dieses Verfahrens als nächstes die Übermittlung einer mit Gründen versehenen Stellungnahme.
3. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt haben fünf Mitgliedstaaten die Richtlinie 98/44/EG umgesetzt: Dänemark, Griechenland, Irland, Finnland und das Vereinigte Königreich.

(2002/C 205 E/176)

### **SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-0551/02 von Erik Meijer (GUE/NGL) an die Kommission**

(28. Februar 2002)

*Betrifft:* Übertragung von Viehkrankheiten von potentiellen Infektionsherden in neuen Mitgliedstaaten auf Vieh in den derzeitigen Mitgliedstaaten

1. Kann die Kommission die Erwartung landwirtschaftlicher Interessenvertretungen bestätigen, dass die Ausbreitung klassischer Viehkrankheiten wie Schweinepest und Maul- und Klauenseuche und damit die Möglichkeit einer Ansteckung von gesundem Vieh in den Beitrittsländern auf dem Festland größer ist als in den derzeitigen Mitgliedstaaten?
2. Teilt die Kommission die Befürchtung dieser Organisationen, dass die Aufhebung der Transport- und Handelsbeschränkungen für Fleisch und Lebendvieh an der jetzt bestehenden östlichen Außengrenze aller Mitgliedstaaten der EU zu einer stärkeren Ausbreitung von Tierkrankheiten in den derzeitigen Mitgliedstaaten führen wird?
3. Erwartet die Kommission eine stärkere Zunahme des Absatzes von Vieh und Fleisch aus den neuen östlichen Mitgliedstaaten, da dort die Produktionskosten aufgrund niedriger Löhne geringer sind? Welchen Anteil am bestehenden Markt wird dies ausmachen?