unbedingt näher erläutert werden, indem darauf hingewiesen wird, daß die Niederlassung (Agentur oder Zweigniederlassung) eines Versicherungsunternehmens aus der Gemeinschaft dieselben Rechte genießen muß wie die schweizerischen Unternehmen und daß sich diese Bestimmung auch auf die mit der Ausübung des eigentlichen Versicherungsgeschäfts verbundenen Aspekte beziehen muß, zum Beispiel auf die Investitionen, die steuerliche Gleichbehandlung usw. (vgl. Artikel 4 des Abkommens).

2.2.2. In Anbetracht der Sicherheit, die die Schweiz in finanzieller Hinsicht bietet, könnten sich nicht bloß die schweizerischen Unternehmen, sondern vor allem in den Mitgliedstaaten der EWG ansässige Unternehmen veranlaßt sehen, auf schweizerischem Hoheitsgebiet bedeutende Guthaben zu unterhalten (insbesondere das zur Bildung der Solvabilitätsspanne dienende belastungsfreie Eigenkapital), und damit den Mitgliedstaaten Finanzmittel entziehen, die gegenwärtig in deren Volkswirtschaften gebunden sind.

Ferner könnte die Frage gestellt werden, ob die Durchführung des Abkommens in der vorgeschlagenen Form nicht negative Auswirkungen auf das Beschäftigungsniveau in der Gemeinschaft haben könnte.

2.2.3. Ferner besteht kein Zweifel daran, daß das Vorhandensein kantonaler Monopole, die den Versicherern einen beträchtlichen Anteil des Feuerversicherungsmarkts entziehen, ein heikles Problem ist, das sich nachteilig auf die Unternehmen aus der Gemeinschaft auswirkt. Durch das Vorhandensein dieser Monopole, die sich politisch über das gesamte schweizerische Hoheitsgebiet erstrecken, wird nämlich ein Ungleichgewicht geschaffen, das zum derzeitigen Zeitpunkt in keiner Weise ausgeglichen wird. Freilich fällt die Festlegung dieser kantonalen Monopole aufgrund der schweizerischen Verfassung nicht in den Zuständigkeitsbereich des Bundesstaats; doch es ist nicht damit zu rechnen, daß die Gemeinschaft eine Änderung dieser Verfassung erreicht.

2.3. Es darf nicht darüber hinweggesehen werden, daß die Richtlinien der Gemeinschaft im Laufe der Zeit Änderungen erfahren. Die künftigen Änderungen und Ergänzungen werden sich unmittelbar auf die Abkommen mit Drittländern auswirken. Alle Abkommen müssen folglich entsprechende Revisionsbestimmungen enthalten, damit sie den geänderten Gegebenheiten Rechnung tragen können. Im vorliegenden Abkommen ist zwar ein Verfahren zur Revision des Abkommens vorgesehen (Artikel 38), doch ist ein wichtiges Problem noch ungelöst, insbesondere was den Vorschlag für eine zweite Richtlinie über die Direktversicherung mit Ausnahme der Lebensversicherung betrifft, die sowohl die Richtlinie aus dem Jahr 1973 ändert als auch den freien Dienstleistungsverkehr regelt, vom Rat aber noch nicht verabschiedet ist. Als Beispiel kann die derzeitige Überprüfung der allgemeinen und besonderen Versicherungsbedingungen und der Tarife genannt werden.

2.4. Voraussetzung dafür, daß ein solches Abkommen unter für die Vertragsparteien zufriedenstellenden Bedingungen durchgeführt werden kann, ist eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den Aufsichtsbehörden der Vertragsparteien.

Soll sichergestellt werden, daß das Abkommen ordnungsgemäß Anwendung findet und harmonisch funktioniert, so gilt es, die Modalitäten für diese Zusammenarbeit im Abkommen selbst festzuschreiben.

3. Falls all diese grundlegenden Fragen nicht zufriedenstellend beantwortet werden können, betrachtet der Ausschuß die Ratifizierung eines solchen Abkommens als verfrüht.

Geschehen zu Brüssel am 26. Oktober 1983.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
François CEYRAC

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Rates über eine finanzielle Unterstützung im Rahmen eines mehrjährigen Verkehrsinfrastrukturprogramms

Die Vorlage, die Gegenstand der Befassung war, ist noch nicht veröffentlicht worden.

A. RECHTSGRUNDLAGE DER STELLUNGNAHME

Am 25. August 1983 beschloß der Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuß aufgrund von Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c) des Vertrages zur Gründung der Europäischen

Wirtschaftsgemeinschaft um Abgabe einer Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

B. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat seine Stellungnahme zu dem vorgenannten Thema auf seiner 211. Plenartagung am 26./27. Oktober 1983 in Brüssel verabschiedet.

Die Stellungnahme hat folgenden Wortlaut:

DER WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS —

gestützt auf Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c) des EWG-Vertrags,

gestützt auf das Ersuchen des Rates vom 25. August 1983 um Stellungnahme zu dem vorgenannten Entwurf,

gestützt auf die Entscheidung des Präsidenten vom 7. September 1983, die Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel mit der Ausarbeitung einer Stellungnahme hierzu zu beauftragen,

gestützt auf die Stellungnahme, die die vorgenannte Fachgruppe in ihrer 152. Sitzung am 12. Oktober 1983 annahm,

gestützt auf den mündlichen Bericht von Herrn Plank, Berichterstatter (Artikel 29 der Geschäftsordnung),

gestützt auf die Beratungen im Rahmen seiner 211. Plenartagung am 26./27. Oktober 1983 (Sitzung am 26. Oktober),

gestützt auf seine bisherigen Stellungnahmen zur Infrastrukturproblematik und insbesondere zum Vorschlag für eine Verordnung über die Unterstützung von Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur [1], zum Memorandum über die Rolle der Gemeinschaft beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur [2], zum Bericht über die Engpässe [3] sowie zum Vorschlag für eine Verordnung des Rates über ein begrenztes Vorgehen der Gemeinschaft im Bereich der Verkehrsinfrastruktur [4],

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 3600/82 des Rates vom 30. Dezember 1982 über ein begrenztes Vorgehen der Gemeinschaft im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen [5],

gestützt auf seine Vorarbeiten in diesem Bereich und insbesondere auf seine Stellungnahme zu der Mitteilung der Kommission an den Rat über ein Versuchsprogramm auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur [6],

in Erwägung nachfolgender Gründe:

1. Die Bedeutung einer gemeinschaftlichen Infrastrukturpolitik wird seit Jahren von allen Gemeinschaftsinstitutionen und ganz besonders auch vom Rat mit wiederkehrender Regelmäßigkeit und Eindringlichkeit betont.

2. Es vergeht keine Ratstagung der europäischen Verkehrsminister, auf der diese Frage nicht auf der Tagesordnung steht. Allerdings wird diese Akte dann wieder zur Seite gelegt, und mit immer neuen an die Kommission vergebenen Aufträgen um Studien und Berichte vergeht sehr viel Zeit, die nutzbringender hätte verwendet werden können.

3. Der Ausbau und die Modernisierung der Verkehrsinfrastrukturen hängen künftig sehr weitgehend von dem politischen Willen der Mitgliedstaaten und des Rates ab, mit Vorrang Finanzmittel für Investitionen bereitzustellen. Wirksam unterstützt würde dieses Unterfangen durch die Errichtung neuer Finanzstrukturen, namentlich durch die *Schaffung eines* entsprechenden gemeinschaftlichen Finanzinstruments *(Infrafonds).*

4. Dem Rat liegt seit dem Jahr 1976 ein Vorschlag für eine Verordnung über die Unterstützung von Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur [7] vor, der im Jahr 1980 durch einen entsprechenden Ergänzungsvorschlag [8] auch auf Infrastrukturvorhaben von gemeinschaftlichem Interesse in Drittstaaten ausgedehnt wurde. Zu beiden hat der Ausschuß Stellung genommen [9].

---

(1) ABl. Nr. C 56 vom 7. 3. 1977, S. 83 und ABl. Nr. C 300 vom 18. 11. 1980, S. 1.
(2) ABl. Nr. C 138 vom 9. 6. 1981, S. 61.
(3) ABl. Nr. C 138 vom 9. 6. 1981, S. 61.
(4) ABl. Nr. C 296 vom 12. 11. 1982, S. 5.
(5) ABl. Nr. L 376 vom 31. 12. 1982, S. 10.
(6) Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 28. 9. 1983 (ABl. Nr. C 341 vom 19. 12. 1983).
(7) ABl. Nr. C 207 vom 2. 9. 1976, S. 9.
(8) ABl. Nr. C 89 vom 10. 4. 1980, S. 4.
(9) ABl. Nr. C 56 vom 7. 3. 1977, S. 83 und ABl. Nr. C 300 vom 18. 11. 1980, S. 1.

5. Bisher hat der Rat in diesem Bereich nur zwei konkrete Entscheidungen getroffen: Entscheidung 78/174/EWG des Rates vom 20. Februar 1978 zur Einführung eines Beratungsverfahrens und zur Schaffung eines Ausschusses auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur (1) und Verordnung (EWG) Nr. 3600/82 des Rates vom 30. Dezember 1982 über ein begrenztes Vorgehen der Gemeinschaft im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen (2), mit der 10 Millionen ECU aus dem Gemeinschaftshaushalt 1982 für Verkehrsinfrastrukturvorhaben bereitgestellt wurden, die 1983 zur Auszahlung gelangt sind (3).

6. Der Haushalt der Gemeinschaft für 1983 sieht weitere 15 Millionen ECU (Verpflichtungsermächtigungen) vor, denen 3 Millionen ECU Zahlungsermächtigungen für 1983 entsprechen sollen. Insgesamt 25 Millionen ECU Verpflichtungsermächtigungen aus den Jahren 1982/83 stünden dann insgesamt 13 Millionen ECU Zahlungsermächtigungen gegenüber. Indessen fehlt hierfür noch das erforderliche Rechtsinstrument des Rates als Teil der Haushaltsbehörde.

7. Die Kommission bezweckt nun mit dem vorliegenden Vorschlag, unter Beibehaltung ihres Vorschlags aus dem Jahre 1976 (4) eine Methode zu entwickeln, die es ermöglicht, eine enge Verbindung zwischen dem Haushaltsverfahren und dem Entscheidungsverfahren für die Gewährung der finanziellen Unterstützung herzustellen.

8. Nach Auffassung der Kommission könnte dieses Ziel so erreicht werden, daß der Rat alljährlich auf Vorschlag der Kommission und nach Anhörung des Europäischen Parlaments eine Liste der unterstützungsfähigen Vorhaben annimmt. Diese Liste soll nach Auffassung der Kommission entsprechend den im Verordnungsentwurf festgelegten Zielen zusammengestellt werden, so wie sie in Artikel 5 definiert sind.

9. Die Kommission sieht keine Möglichkeit, das vorgeschlagene Verfahren bereits für die Jahre 1983 und 1984 anzuwenden. Abweichend von Artikel 4 bis 8 (für das Haushaltsjahr 1983) bzw. von Artikel 4 bis 7 (für das Haushaltsjahr 1984) „gewährt die Gemeinschaft eine finanzielle Unterstützung" für bereits jetzt festliegende konkrete Projekte.

(1) ABl. Nr. L 54 vom 25. 2. 1978, S. 16.
(2) ABl. Nr. L 376 vom 31. 12. 1982, S. 10.
(3) ABl. Nr. L 19 vom 24. 1. 1983, S. 729 (Haushalt 1983).
(4) ABl. Nr. C 207 vom 2. 9. 1976, S. 9.

VERABSCHIEDETE FOLGENDE STELLUNGNAHME

einstimmig:

1. **Allgemeine Bemerkungen**

1.1. Nach Auffassung des Wirtschafts- und Sozialausschusses ist die Einleitung einer gemeinsamen Verkehrsinfrastrukturpolitik in der Gemeinschaft überfällig. Die Schaffung eines gemeinsamen Binnenmarkts und folglich auch eines gemeinsamen Verkehrsmarkts setzt die Existenz aufeinander abgestimmter Verkehrsnetze voraus, die die natürlichen Verkehrsströme nicht hemmen und Verkehrsengpässe erst gar nicht entstehen lassen. Mit anderen Worten: Die technische und ökonomische Dimensionierung der Netze, die Umschlagskapazitäten und Netzverknüpfungen müssen darauf eingerichtet sein, einen reibungslosen Verkehrsablauf im eng- und großräumigen Verkehr zu ermöglichen.

1.2. Der Ausschuß begrüßt und unterstützt daher auf das eindringlichste und erneut die Bemühungen der Kommission, die auf die Verwirklichung eines solchen Zustandes gerichtet sind. Er ist folglich auch uneingeschränkt der Auffassung, daß das gemeinschaftliche Interesse an der Verwirklichung einer europäischen Verkehrsinfrastruktur, die zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen innerhalb der Gemeinschaft beiträgt — einschließlich solcher Infrastrukturvorhaben, die Drittstaaten wie Österreich, Jugoslawien und die Schweiz auf wichtigen Hauptstrecken durchqueren —, auch in einer entsprechenden finanziellen Beteiligung der Gemeinschaft ihren Ausdruck finden muß.

1.3. Demzufolge hat der Ausschuß auch bereits in der Vergangenheit die Errichtung eines Dauerinstruments in Form eines *Infrafonds* befürwortet, der allerdings nicht nach dem Vorbild des Regionalfonds mit Quoten operieren, sondern gemeinschaftlicher gestaltet werden sollte. Quotenverfahren und eine Anwendung des „juste retour" sollten dabei weniger eine Rolle spielen als integrationsfreundlichere Solidarität.

1.4. Bezüglich der Förderungswürdigkeit von Projekten seitens der Gemeinschaft hat der Ausschuß erst kürzlich in seiner Stellungnahme zur „Mitteilung der Kommission an den Rat über ein Versuchsprogramm auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur" (5) Leitlinien entwickelt, die er in einem Katalog von 13 Haupt- und 23 Unterkriterien untergliedert hat. Entsprechend diesem Kriterienkatalog prüft der Ausschuß nunmehr vor dem Hintergrund der Erwägungsgründe die Bedeutsamkeit der Kommissionsvorlage und hebt dabei zunächst, die Kom-

(5) Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 28. 9. 1983 (ABl. Nr. C 341 vom 19. 12. 1983).

mission unterstützend, hervor, daß der Vorschlag von 1976 beibehalten wird. Nach diesem bisher erfolglos verlaufenen Versuch der Schaffung eines Dauerinstruments sowie bislang zwei erfolgreicheren „Jahresinstrumenten" (10 bzw. 15 Millionen ECU) versucht die Kommission nun, vom Wirtschafts- und Sozialausschuß unterstützt, einen Mittelweg eines Fünfjahresprogramms, das Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 630 Millionen ECU bis Ende 1987 vorsieht.

2. Besondere Bemerkungen

2.1. Der Ausschuß begrüßt die erneute Initiative der Kommission und den Vorschlag, der trotz einer nicht zu leugnenden Verbesserungsfähigkeit geeignet ist, einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung zu tun. Insbesondere ist der Ausschuß befriedigt darüber, daß ein mittelfristiges Programm vorgelegt wird; denn nur durch Überwindung der kurzfristigen, nur auf jeweils ein Jahr ausgelegten Maßnahmen kann ein echter, dauerhafter Beitrag zur Verkehrsinfrastrukturpolitik in Europa geleistet werden.

Ausgehend von ihrem Versuchsprogramm kommt die Kommission zu der Auffassung, daß

— die in Artikel 5 ihres Vorschlags festgelegten Ziele durch eine fortlaufende Aktion, die sich über fünf Jahre erstreckt, verwirklicht,

— die Ziele, die in diesem Zeitraum angestrebt werden, genau definiert,

— die in den Haushaltsplan 1983 eingesetzten Mittel mit Hilfe einer besonderen Vorschrift (Artikel 11) ausgeschöpft und

— die in den Haushaltsplan 1984 einzusetzenden Mittel ebenfalls nach einem Sonderverfahren verteilt

werden sollen.

2.2. Ungeachtet des „besonderen Verfahrens", das der Ausschuß weiter unten noch genauer untersuchen wird, kommt der Kommissionsvorlage ohne Zweifel das Verdienst zu, bereits jetzt die vom Ausschuß gewünschten „fondsähnlichen Verhältnisse" eines Dauerinstruments zu schaffen, wodurch die gemeinschaftliche Verkehrspolitik im Infrastrukturbereich endlich ein wirksames Instrument erhalten würde.

2.3. Angesichts des verhältnismäßig hohen Gemeinschaftsanteils von bis zu 40 % an der Gesamtfinanzierung (bei Kumulierung nicht mehr als bis zu 70 % der Vorhabenskosten) stellt sich der Ausschuß allerdings die Frage, auf welche Art und Weise die Auswahl der Projekte, die jährlich gefördert werden sollen, so vorgenommen werden kann, daß die begrenzten Gemeinschaftsmittel noch höchstens bis zu 40 % für eine „ausreichende" Zahl von Gemeinschaftsprojekten hergeben. Der Ausschuß ist im übrigen auch der Auffassung, daß der Förderungssatz eine bestimmte noch festzulegende Untergrenze nicht unterschreiten darf, damit die Gemeinschaftshilfe noch genügend Anreiz für die entsprechende Infrastrukturmaßnahme bietet. Innerhalb dieses Zuschußrahmens sollte die Festlegung des tatsächlichen Förderungsansatzes das Maß der Erfüllung der Auswahlkriterien, insbesondere den Grad der gemeinschaftlichen Bedeutung der jeweiligen Vorhaben, berücksichtigen, aber auch die tatsächliche Möglichkeit, die Restfinanzierung aus anderen, z. B. nationalen Quellen, zu gewährleisten. Keineswegs sollte jeweils automatisch der maximale Förderungssatz gewählt werden.

Bei der Ermittlung der Prioritätenreihenfolge sollte nach Auffassung des Ausschusses der Fragenkatalog, den er seiner Stellungnahme zum Versuchsprogramm beigefügt hat, herangezogen werden.

3. Besondere Bemerkungen zu den Artikeln

3.1. *Artikel 1*

3.1.1. Der Ausschuß stellt zunächst fest, daß aus dem Kommissionsvorschlag nicht zweifelsfrei hervorgeht, welche Projekte generell unterstützungswürdig sind. Artikel 1 erwähnt „Verkehrsinfrastrukturvorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung, auf die in Artikel 1 der Entscheidung 78/174/EWG des Rates vom 20. Februar 1978 Bezug genommen wird."

3.1.2. Gemäß Artikel 5 des Vorschlags müssen die Vorhaben, um in die Liste aufgenommen zu werden, „zur Verwirklichung der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik beitragen und insbesondere ermöglichen:

a) die Beseitigung der notorischen Engpässe in der Gemeinschaft;

b) die Verbesserung des Eisenbahnverkehrs auf den für den Fernverkehr, insbesondere den kombinierten Verkehr, wichtigen Strecken;

c) die Verbesserung der Verkehrsbedingungen zwischen den Ländern in Randlage und der übrigen Gemeinschaft durch Hauptstrecken, einschließlich derjenigen, bei denen ein Nichtmitgliedstaat durchquert werden muß;

d) die Verbesserung der Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern in der Gemeinschaft, insbesondere für die Mitgliedstaaten deren Verbin-

dung mit der übrigen Gemeinschaft von der Entwicklung des See- und Luftverkehrs abhängt;

e) die Modernisierung des Binnenwasserstraßennetzes".

3.1.3. Der Ausschuß vermag noch nicht zu übersehen, wie die „Liste"., die naturgemäß lang ausfallen muß, wenn sie nach den vorgenannten Kriterien erstellt wurde, nach objektiven Kriterien weiter so eingekürzt werden kann, daß für die verbleibenden Projekte noch bis zu 40 % Finanzierungszuschuß pro Vorhaben verbleiben können.

3.1.4. Außerdem stellt der Ausschuß fest, daß sich die Kriterien nach Artikel 5 des Vorschlags und Artikel 1 der Entscheidung vom 20. Februar 1978 überschneiden. Dort heißt es nämlich, daß unter „Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung jedes größere Vorhaben (zu verstehen ist),

— zum Bau neuer Verkehrswege,

— zur Beseitigung eines Engpasses oder

— zur beträchtlichen Kapazitätserhöhung bestehender Verkehrswege,

das unter folgende Klassifikation fällt, wenn es sich handelt um:

a) Vorhaben, die grenzüberschreitende Verkehrswege betreffen,

b) Vorhaben eines Mitgliedstaats, die einen bedeutenden Einfluß auf den Verkehr zwischen Mitgliedstaaten oder Drittländern haben,

c) Vorhaben, die sich auf eine gemeinschaftliche Politik auswirken, insbesondere auf die Regionalpolitik,

d) Vorhaben zur Anwendung neuer Verkehrstechniken, die zum Einsatz auf Langstreckenverbindungen im Intercity-Bereich geeignet sind."

Diese Überschneidungen bedürfen noch der Abklärung durch die Kommission.

3.2. *Artikel 2*

Keine Bemerkungen.

3.3. *Artikel 3*

3.3.1. Der Ausschuß stimmt grundsätzlich den Ausführungen von Artikel 3 zu, verweist jedoch zu der Frage, ob auch angesichts der begrenzten Finanzmittel der Gemeinschaft die 70 %-Sätze bzw. 40 %-Sätze ausgeschöpft werden sollten, auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.

3.4. *Artikel 4*

3.4.1. Der Ausschuß begrüßt durchaus das von der Kommission in Aussicht genommene neue Verfahren der Beteiligung von Kommission, Parlament und Rat als Haushaltsbehörden bei der Erstellung der Liste der unterstützungsfähigen Vorhaben.

3.4.2. Er kann sich auch durchaus vorstellen, daß der mit der Entscheidung 78/174/EWG eingesetzte Ausschuß für Verkehrsinfrastruktur vor Aufstellung der Liste „gehört" wird (Artikel 7).

3.4.3. Er erwartet allerdings, daß die Kommission ein geeignetes Verfahren findet, durch das sichergestellt wird, daß die im Ausschuß vereinten sozioökonomischen Kreise in das beratende Vorverfahren einbezogen werden. Er weist hierzu auf Ziffer 2.2.4 seiner Stellungnahme vom 28. September 1983 zum „Versuchsprogramm" hin, in der dieses Anliegen bereits nachdrücklich vorgetragen wurde.

3.5. *Artikel 5*

Der Ausschuß anerkennt ausdrücklich die Liste der unter Buchstaben a) bis c) zusammengestellten Ziele, zu deren Verwirklichung die zu fördernden Vorhaben beitragen müssen. Die Liste erscheint nach allgemein zu stellenden verkehrspolitischen Anforderungen, hinsichtlich der Abstimmung der Verkehrsträger und im Hinblick auf die räumliche Lage der Vorhaben — in zentraler oder Randlage, einschließlich der Notwendigkeit einer Durchquerung von Nichtmitgliedstaaten — sorgfältig ausgewogen. Sie sollte jedoch mit den weiteren Zielvorstellungen der Kommission abgestimmt werden (siehe auch Ziffer 3.1).

3.6. *Artikel 6*

Gemäß Artikel 6 Absatz 3 geben die Mitgliedstaaten der Kommission alle zusätzlichen Informationen, welche diese zur Beurteilung des Vorhabens für zweckmäßig hält. Der Ausschuß vertritt die Auffassung, daß die Kommission sich bei diesem Verfahren auf den Kriterienkatalog berufen soll, die seiner Stellungnahme zum „Versuchsprogramm" vom 28. September 1983 als Anlage beigefügt wurde. Diese Kriterien sollten schlußendlich dann auch bei der Auswahl der Projekte eine entscheidende Rolle spielen.

3.7. *Artikel 7*

Keine Bemerkungen.

3.8. *Artikel 8*

Auch Artikel 8 läßt den Ausschuß darüber im unklaren, mit Hilfe welcher Kriterien die Kommission „aufgrund der in Artikel 4 genannten Liste" über die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen entscheidet.

3.9. *Artikel 9 und 10*

Keine Bemerkungen.

3.10. *Artikel 11*

3.10.1. Artikel 11 Absatz 1 sieht ein vom Regelverfahren abweichendes Verfahren vom Regelverfahren vor. Hieraus ist zu schließen, daß die Gemeinschaft für folgende vier Projekte „finanzielle Unterstützung" gewährt, ohne daß diese im einzelnen spezifiziert noch die Kriterien hierfür angegeben sind:

3.10.1.1. Modernisierung des Eisenbahnknotenpunkts Mulhouse-Nord;

3.10.1.2. Umgehungsstraße bei Wexford;

3.10.1.3. Bau des Abschnitts Potaschbierg — deutsche Grenze der Autobahn Luxemburg — Trier;

3.10.1.4. Ausbau der Straße Axios — Brücke von Gallikos.

3.10.2. Dem Ausschuß sind während seiner Beratungen von der Kommission informatorische Unterlagen nachgereicht worden, die es ihm ermöglichen, nachzuprüfen, daß in der Tat alle genannten Projekte

— offenkundige Engpässe beseitigen und

— von gemeinschaftlicher Bedeutung

sind. Auch ist anzuerkennen, daß die zur Förderung ausgewählten Vorhaben die im Haushaltsjahr 1982 geförderten Projekte in sinnvoller Weise fortsetzen bzw. ergänzen und insgesamt nach ihrer Verteilung auf Verkehrsträger und räumlicher Lage in etwa ausgewogen sind.

Gleichwohl stellt der Ausschuß fest, daß diese Gesichtspunkte ohne Zweifel auch auf eine Anzahl weiterer, zur Förderung nicht vorgesehener Projekte zutreffen.

3.10.3. Der Ausschuß bemerkt generell, daß die im Haushalt für 1983 vorgesehenen 15 Millionen ECU angesichts des gesamten Kostenvolumens für die vier von der Kommission zur Förderung vorgeschlagenen Projekte von ca. 92 Millionen ECU bei weitem nicht ausreichen, um etwa den maximalen Förderungsrahmen von 40 % auszuschöpfen. Dies liegt durchaus im Sinne der von ihm oben unter Ziffer 2.3 vorgeschlagenen Vorgehensweise. Es muß jedoch sichergestellt werden, daß die Gesamtfinanzierung der für 1983 vorgesehenen Vorhaben nicht die Förderungsmittel des Haushalts für 1984 blokkiert.

3.10.4. Zur Auswahl der für 1984 — und erst recht in den Folgejahren — vorgesehenen Projekte wird der Ausschuß daher nur auf der Grundlage weiterer Informationen Stellung nehmen. Diese sollten ihm von der Kommission alsbald und möglichst auf der Basis des Fragenkatalogs seiner Stellungnahme vom 28. September 1983 (siehe oben Ziffer 3.6) übermittelt werden und auch Angaben einschließen, in welcher Form und in welcher Höhe die einzelnen Projekte unterstützt werden sollen.

3.10.5. Artikel 11 Absatz 2 sieht das abweichende Verfahren für das Jahr 1984 vor. Während für das Jahr 1983 Abweichungen von den Artikeln 4 bis 8 zugestanden werden, soll dies im Jahr 1984 nur noch für die Artikel 4 bis 7 gelten. Das heißt mit anderen Worten: Die Kommission entscheidet dann gemäß Artikel 8 über die „finanziellen Unterstützungsmaßnahmen", während die Entscheidung für das Jahr 1983 offensichtlich beim Rat liegt.

3.10.6. Für das Haushaltsjahr 1984 sieht die Kommission Mittel in Höhe von 105 Millionen ECU vor (1983: 15 Millionen ECU). Entsprechend umfangreicher fällt auch die Liste der Infrastrukturvorhaben aus, wobei erneut auffällt, daß ein Akzent auf Infrastrukturvorhaben in Griechenland gelegt wird (Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a)), ohne daß jedoch auf die in Artikel 5 genannten Kriterien hierbei verwiesen wird.

3.10.7. Anders ist dies bei den Projekten unter Absatz 2 Buchstabe b), bei denen jedesmal ausdrücklich auf Einzelkriterien des Artikels 5 als Begründung hingewiesen wird. Bei Absatz 2 Buchstabe c) ist dies erneut wiederum nicht der Fall.

3.10.8. Zusammenfassend kann zu Artikel 11 gesagt werden, daß der Eindruck entstehen kann — sicherlich in Ermangelung besseren Wissens —, daß die Projekte unter Artikel 11 Absatz 1 sowie Absatz 2 Buchstaben a) und c) vor allem aus politischen Gründen ausgewählt wurden.

3.10.9. Bei Absatz 2 Buchstabe b) scheint dies anders zu sein. Hier geben die Hinweise auf jeweils zwei unterschiedliche Kriterien des Artikels 5 zumindest den Eindruck, daß nach einer sachlichen Begründung für die Förderung gesucht wurde.

3.11. *Artikel 12*

Keine Bemerkungen.

3.12. *Finanzbogen*

3.12.1. Aus dem beigefügten Finanzbogen geht hervor, daß der Verordnungsvorschlag notwendig ist, weil die Einstufung der Mittel für Infrastrukturvorhaben von gemeinschaftlichem Interesse in die Kategorie der nicht obligatorischen Ausgaben vorgenommen wurde. Demzufolge kann „die Verwendung der in den Haushalt für neue bedeutende Gemeinschaftsaktionen eingesetzten Mittel nur nach Erlaß einer Grundverordnung erfolgen" (1).

3.12.2. Ferner vertritt die Kommission dort die Auffassung, daß die bisherigen Fortschritte bei der Prüfung der Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Netzes von Verkehrswegen von gemeinschaftlicher Bedeutung es ermöglichen dürften, einen Fächer von Vorhaben auszuwählen, die in einer ersten Phase für eine finanzielle Unterstützung in Frage kommen.

4. Schlußfolgerungen

Der Ausschuß faßt abschließend seine Bemerkungen dahin gehend zusammen, daß er der Kommissionsvorlage, vorbehaltlich der vorstehenden Bemerkungen, sehr positiv gegenübersteht.

(1) ABl. Nr. C 194 vom 28. 7. 1982, S. 3 (Gemeinsame Erklärung des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission über verschiedene Maßnahmen zur Gewährleistung einer besseren Abwicklung des Haushaltsverfahrens, Brüssel, den 30. Juni 1982).

Geschehen zu Brüssel am 26. Oktober 1983.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
François CEYRAC

Stellungnahme zu der Mitteilung der Kommission an den Rat betreffend die neue Regelung für Kokskohle und Koks zur Versorgung der Eisen- und Stahlindustrie der Gemeinschaft

Die Vorlage, die Gegenstand der Befassung war, ist im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 132 vom 19. Mai 1983 auf Seite 4 veröffentlicht worden.

A. RECHTSGRUNDLAGE DER STELLUNGNAHME

Am 5. April 1983 beschloß der Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuß aufgrund von Artikel 198 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft um Abgabe einer Stellungnahme zu der vorgenannten Mitteilung zu ersuchen.

B. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat seine Stellungnahme zu dem vorgenannten Thema auf seiner 211. Plenartagung am 26./27. Oktober 1983 in Brüssel verabschiedet.

Die Stellungnahme hat folgenden Wortlaut:

DER WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 198,

gestützt auf das Ersuchen des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 5. Mai 1983 um Stellungnahme zu der Mitteilung der Kommission an den Rat betreffend die neue Regelung für Kokskohle und Koks zur Versorgung der Eisen- und Stahlindustrie der Gemeinschaft (1),

(1) ABl. Nr. C 132 vom 19. 5. 1983.