

Bundesrat

Drucksache 52/97

21.01.97

EU - U - VP

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für einen Beschluß des Rates über die Förderung einer dauerhaft tragbaren und sicheren Mobilität

KOM(96) 654 endg.; Ratsdok. 5055/97

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 21. Januar 1997 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 13. Dezember 1996 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen" beraten.

Das Europäische Parlament, der Wirtschafts- und Sozialausschuß und der Ausschuß der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 144/93 = AE-Nr. 930525 und
Drucksache 556/95 = AE-Nr. 952502.

BEGRÜNDUNG

1. In der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Parlament über die Rechtsgrundlagen und Höchstbeträge vom 6. Juli 1994 (SEK[94] 1106) schlug die Kommission die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Haushaltslinie B2-704 "Einführung und Weiterentwicklung einer auf Dauer tragbaren Gemeinsamen Verkehrspolitik" vor, für die die Mittel seit 1993 regelmäßig die Höchstgrenze von 5 Mio. ECU übersteigen. Da die Modalitäten der Zuschußvergabe im Rahmen der Linie B2-702 "Verkehrssicherheit" denen im Rahmen der Linie B2-704 sehr ähnlich sind und auf Drängen des Parlaments die Mittel ständig aufgestockt werden, scheint es angebracht, diese Linie ebenfalls zu prüfen.
2. Der Großteil der Ausgaben im Rahmen dieser beiden Haushaltslinien kommt punktuellen Maßnahmen zugute, die der Vorbereitung einer Rechtsetzungsinitiative der Kommission dienen bzw. die die Kommission zur Wahrnehmung ihrer Aufgabe als Hüterin der Verträge durchführen muß. Betroffen ist beispielsweise die Anwendung der Verkehrsrechtsvorschriften der Gemeinschaft, bei der die Kommission häufig dem einen oder anderen Aspekt besondere Aufmerksamkeit schenken muß. Diese punktuellen, isolierten Maßnahmen können nicht als bedeutende Maßnahmen betrachtet werden, für die eine spezielle Rechtsgrundlage nötig wäre. Das gilt auch für Pilotvorhaben. Durch die Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik und die höheren Sicherheitsanforderungen werden sich die Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren nicht in ihren Grundzügen ändern, wie das Programm 1995-2000 zeigt, das die Kommission verabschiedet hat und derzeit durchführt (KOM(95) 302 vom 12.7.1995).
3. Der Vorschlag für einen Beschluß des Rates zielt daher nur auf bedeutende Maßnahmen, die die Kommission zur Einführung und Weiterentwicklung der GVP und zur Förderung der Sicherheit im Verkehr durchführen könnte. Er betrifft daher nur einen Teil der Mittel, die von der Haushaltsbehörde in diesen Haushaltslinien eingesetzt wurden. Ferner ist darauf hinzuweisen, daß für die bedeutendsten Maßnahmen im Verkehrsbereich, wie die Finanzierung von Projekten gemeinsamen Interesses für das transeuropäische Verkehrsnetz, die Verkehrsforschung, die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt, das Pilotaktionsprogramm für den kombinierten Verkehr für die Europäische Union, spezielle Rechtsgrundlagen vorhanden sind.
4. Daher können bestimmte bedeutende Maßnahmen durch die Haushaltslinien B2-702 und B2-704 finanziert werden. Sie betreffen im wesentlichen genau definierte, aber sehr unterschiedliche Tätigkeiten, die von Dritten, meistens von öffentlichen oder privaten internationalen Organisationen, durchgeführt werden und zur Umsetzung der Gemeinschaftsziele im Verkehrsbereich und zur Bekanntmachung dieser Ziele beitragen. Die Finanzierung dieser Tätigkeiten erfolgt normalerweise in Form von Beihilfen, die im Regelfall weniger als 50% der Gesamtkosten für das Projekt ausmachen. Sonstige Maßnahmen können aber direkt und ausschließlich von der Kommission durchgeführt werden.

5. Diese finanziellen Maßnahmen tragen wirksam zur Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik und zur Sicherheit im Verkehr bei, da die Kommission dadurch auf ein anerkanntes Fachwissen und auf fachkundige Multiplikatoren zurückgreifen kann. Diese Praxis beruht auf dem Subsidiaritätsprinzip und auf der guten Zusammenarbeit zwischen den von der Entwicklung des Verkehrs und der Verkehrssicherheit betroffenen Einrichtungen einerseits und der Kommission andererseits, die die Vorbereitung einer gemeinsamen Politik zu gewährleisten hat.
6. Es ist ferner darauf hinzuweisen, daß die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik lange Zeit stockte, obwohl der Verkehrspolitik im EG-Vertrag ein eigener Titel eingeräumt wurde. Erst seit dem Beginn des Programms zur Verwirklichung des Binnenmarktes im Jahr 1985 und der seither fortschreitenden Realisierung desselben im Verkehrsbereich werden Gemeinschaftsmaßnahmen in einem genauer festgelegten und stabileren Rahmen durchgeführt. Im Hinblick auf den Haushalt ging diese sich ständig entwickelnde Situation einher mit der Nutzung von Mitteln zur Vorbereitung einer Rechtsetzungsinitiative und für eingehende Untersuchungen der wirtschaftlichen, rechtlichen und technischen Gegebenheiten auf dem Verkehrssektor. In ihrem Bemühen um Effizienz stützte sich die Kommission auch auf die im Verkehrsbereich tätigen Organisationen, um ihre Kenntnis des Sektors zu vertiefen und gemeinsam mit diesen Organisationen zu untersuchen, wie die Gemeinschaftsdimension bei deren Aktionen am besten berücksichtigt werden kann.
7. In einem sich derart schnell wandelnden Umfeld hat die Kommission enge Verbindungen zu den internationalen — insbesondere zu den weltweit tätigen — öffentlichen Organisationen des Verkehrssektors hergestellt: Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO), Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT), OECD und Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen in Genf sowie, auf europäischer Ebene, Eurocontrol, Europäische Zivilluftfahrtkonferenz, Organisation der gemeinsamen Luftfahrtbehörden (JAA).

Ferner hat die Kommission Kontakte zu Organisationen des Sektors geknüpft, deren Erfahrung und Kenntnisse sie dabei unterstützen können, ihre Politik sachkundig festzulegen. So hat sie Beziehungen zur Gemeinschaft der Europäischen Bahnen, zum Europäischen Straßenverkehrssicherheitsverband, zum Europäischen Verkehrssicherheitsrat, zur ERTICO, zum UITP, zum Ausschuß der Verkehrsgewerkschaften sowie zu zahlreichen anderen Organisationen aufgenommen, die die Erfahrung ihrer Mitglieder und ihre Überlegungen zu den Entwicklungen einbringen können, die im Rahmen der Verwirklichung des Binnenmarktes und des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie im Hinblick auf die dabei bestehenden Sicherheitsanforderungen wünschenswert sind.

8. Diese Organisationen haben im Lauf der letzten Jahre mit Unterstützung der Kommission unter anderem die folgenden wichtigen Maßnahmen durchgeführt:

- Unterstützung von Eurocontrol bei der Entwicklung des Programmes EATCHIP zur Harmonisierung und Integration der Flugsicherung und des Programmes APATSI zum Aufbau besserer Verbindungen zwischen Flughäfen und zur Verwirklichung eines neuen europäischen Verkehrsmanagementsystems;
- Förderung der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz und der Zivilluftfahrt-direktionen der Mitgliedstaaten zur Untersuchung der institutionellen Mechanismen des künftigen europäischen Luftverkehrsmanagementsystems;
- Unterstützung der Internationalen Seeschiffsorganisation bei ihren Bemühungen, in Entwicklungsländern modernste Sicherheitsregeln in die Berufsausbildungen im Seeverkehrssektor einzubeziehen;
- Unterstützung der namentlich vom Europäischen Straßenverkehrssicherheitsverband und vom Europäischen Verkehrssicherheitsrat entwickelten Projekte zum Austausch der besten Erfahrungen der Mitgliedstaaten bei Maßnahmen zur Verminderung von Straßenverkehrsunfällen und zur Durchführung direkt an die Verkehrsteilnehmer gerichteter Informationskampagnen;
- Unterstützung der Gemeinschaft Europäischer Bahnen bei der Untersuchung der Entwicklungsbedingungen des Hochgeschwindigkeitszugnetzes in der Gemeinschaft;
- Einsetzung und Organisation von Arbeitsgruppen mit Vertretern aus Eisenbahn-industrie und Eisenbahngesellschaften in einer europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung zur Festlegung technischer Interoperabilitätsspezifikationen des Hochgeschwindigkeitszugnetzes im Rahmen der einschlägigen Richtlinie des Rates;
- Unterstützung bestimmter, von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ausgewählter Vorhaben zur Förderung der Sicherheit junger Fahrer im Rahmen des vom Rat für 1995 ausgerufenen Jahres des jungen Kraftfahrers;
- verschiedene Fördermaßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel für mobilitätsbehinderte Personen; zu erwähnen ist hier insbesondere die Unterstützung bestimmter Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs auf der Grundlage einer an entsprechende Fachverbände gerichteten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen sowie die Unterstützung von internationalen Konferenzen und Verbraucherorganisationen zur Verbesserung und Verbreitung von Informationen über Verkehrsmittel für Mobilitätsbehinderte.
- Unterstützung des Ausschusses der Verkehrsgewerkschaften und der Internationalen Straßentransportunion im Bereich der Regelung der Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr und der Ausbildung für Kraftfahrer, die zur Intensivierung des sozialen Dialogs über diese Fragen beigetragen hat.

9. Diese wenigen Beispiele zeigen das breite Spektrum möglicher Maßnahmen auf. Ihnen allen ist gemeinsam, daß sie stets in einem genau festgelegten Rahmen zur Entwicklung der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik oder gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften erfolgen, z.B.:

- Festlegung der Ausrichtung der Gemeinschaftspolitik zur Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes;
- Interoperabilität;
- Weißbuch über das Flugverkehrsmanagement;
- Grünbuch über das Bürgernetz;
- Mitteilung über die Straßenverkehrssicherheit;
- Aktionsprogramm zur Verbesserung der Zugänglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel in der Gemeinschaft für Mobilitätsbehinderte.

Die geförderten Maßnahmen tragen somit direkt bei zur Entwicklung der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik oder zur Verbreitung der für die anderen Mitgliedstaaten besonders interessanten Erfahrungen eines Staates. Sie resultieren häufig aus Diskussionen in den Arbeitsgruppen der Kommission oder des Rates infolge von Mandaten des Rates an die Kommission (z.B. Hochrangige Gruppe zum Hochgeschwindigkeitszug, Hochrangige Gruppe zur Straßenverkehrssicherheit, Hochrangige Gruppe zur Straßenverkehrstelematik, Christophersen-Gruppe zu vorrangigen Vorhaben im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes, Gruppe zu öffentlich-privaten Partnerschaften).

Diese Maßnahmen erleichtern damit den Mitgliedstaaten und den betroffenen Kreisen den Dialog und die Suche nach einvernehmlichen Lösungen zu den oftmals sehr komplexen Problemen, die sich der Gemeinschaft stellen.

10. Da es sich um punktuelle Maßnahmen handelt, die in der Regel von begrenzter Dauer sind und deren Auswirkungen zeitlich versetzt eintreten, ist die eingehende Beurteilung der Auswirkungen nicht immer einfach. Die Kommission informiert sich so oft und genau wie möglich über diese Aktionen, um alle Aspekte einer Frage zu würdigen, was für die Erarbeitung der Gemeinschaftspolitik auf den betreffenden Gebieten von wesentlicher Bedeutung ist. Ferner erleichtert die Unterstützung von Studien und Aktionen der betreffenden Organisationen durch die Kommission diesen die Berücksichtigung der Gemeinschaftsdimension sowie einen fundierteren und fruchtbareren Dialog mit den Gemeinschaftsinstanzen.

Obwohl diese Maßnahmen von begrenzter Dauer sind und ihr Wert schwer zu quantifizieren ist, sind sie insgesamt als nützlich zu beurteilen.

11. Die fortschreitende Ausarbeitung der gemeinsamen Verkehrspolitik und die Erstellung eines immer genauer definierten Rahmens fördern naturgemäß die Institutionalisierung bisher ergriffener Maßnahmen sowie deren Entwicklung zu ausgereifteren Aktionsplänen.

Existiert nur eine einzige rechtliche Grundlage, könnte sich dies als unzureichend erweisen und künftig ein detaillierterer Beschluß erforderlich sein, falls sich herausstellt, daß ein Gemeinschaftsinteresse an einem kohärenten und vollständigen Programm — etwa im Bereich Sicherheit — besteht.

Nach Auffassung der Kommission können in diesem Stadium alle erheblichen punktuellen Maßnahmen begrenzter oder längerer Dauer, die im Aktionsplan 1995 – 2000 vorgesehen sind, — abgesehen von bereits weit entwickelten Maßnahmen auf einer rechtlichen Grundlage, die bereits besteht (Finanzierung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes, spezifisches Forschungsprogramm) oder gegenwärtig geschaffen wird (Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt, PACT) — vom vorliegenden Vorschlag abgedeckt werden.

12. Die weitgefaßte Definition dieser Maßnahmen erlaubt es, mittelfristig möglichen Entwicklungen zu begegnen. Bestimmte Aspekte sind bereits bekannt, z.B. der Finanzbedarf für Luft- und Seeverkehrsstatistiken im Rahmen der Umsetzung der betreffenden Richtlinien; andere Entwicklungen zeichnen sich ab, z.B. die eventuelle Beteiligung der Gemeinschaft an Eurocontrol und an der künftigen Organisation der gemeinsamen Luftfahrtbehörden (JAA), die zweifellos mit der Zahlung eines erheblichen Jahresbeitrags verbunden sein wird. Die Straßen- und Seeverkehrssicherheit werden stets ebenso wichtige Bereiche bleiben, auf denen je nach Sachlage und eventuell entstehenden Prioritäten punktuelle oder längerfristige Maßnahmen zu ergreifen sind.
13. Die gemeinsame Verkehrspolitik umfaßt die Herstellung der Bedingungen für eine dauerhaft tragbare Mobilität, die das höchstmögliche Sicherheitsniveau voraussetzt. Diese Bedingungen sind nicht starr, sie entwickeln sich nach Maßgabe wirtschaftlicher, finanzieller und umweltbezogener Gegebenheiten sowie aufgrund der Haltung, die die Bürger — und mithin die Politik — zur Mobilität einnehmen.

Die Gemeinschaft muß die Möglichkeit haben, dort auf diese Bedingungen einzuwirken, wo sie einen Mehrwert schaffen kann oder wo die Gemeinschaftsdimension der Probleme einen Eingriff rechtfertigt. Dies hat sie bisher mit Unterstützung der Mitgliedstaaten sowie der wichtigsten öffentlichen und privatwirtschaftlichen Akteure des Verkehrssektors und damit verbundener Bereiche getan.

14. Der Vorschlag für einen Beschluß des Rates zielt auf die dauerhafte und rasche Entwicklung der Mobilität in Europa. Zweck des Vorschlags ist es, der Gemeinschaft flexible Maßnahmen zu ermöglichen, die jedoch von begrenztem Umfang sind und von den jährlichen Entscheidungen der Haushaltsbehörde abhängen, damit dieser Entwicklung durch rechtzeitige Planung und geeignete Vorschläge angemessen Rechnung getragen werden kann. Der Wortlaut des Vorschlags erfordert keine weiteren Stellungnahmen.

**VORSCHLAG FÜR EINEN
BESCHLUSS DES RATES
ÜBER DIE FÖRDERUNG
EINER DAUERHAFT TRAGBAREN UND SICHEREN MOBILITÄT**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 75, 84 und 129d Absatz 3,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem in Artikel 189c EG-Vertrag vorgesehenen Verfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

In ihrer Mitteilung über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik¹ hat die Kommission dargelegt, wie sie die Grundlage für die Gewährleistung einer dauerhaft tragbaren Mobilität von Personen und Gütern im Binnenmarkt schaffen will.

Das Europäische Parlament², der Wirtschafts- und Sozialausschuß³ und der Rat⁴ haben sich zu den Hauptpunkten des von der Kommission vorgeschlagenen Konzepts positiv geäußert.

Die Kommission hat eine Mitteilung über das Aktionsprogramm 1995 - 2000 zur Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik⁵ vorgelegt.

¹ KOM(92) 494 endg., EG-Bull. Beilage 3/93.

² EP-Entschließung zur künftigen Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik, ABl. Nr. C 44 vom 14.2.1994, S. 53.

³ ABl. Nr. C 352 vom 30.12.1993, S. 11.

⁴ Schlußfolgerungen des Rates vom 7./8. Juni 1993.

⁵ KOM(95)302 endg. vom 12.07.1995.

Dieses Programm sieht Maßnahmen mit folgender Zielsetzung vor:

- Entwicklung integrierter Verkehrssysteme auf der Basis moderner Technologien zum Erreichen umwelt-, gesellschafts-, energie- und sicherheitsrelevanter Ziele;
- ein sicheres und besseres Funktionieren des Binnenmarktes im Hinblick auf mehr Effizienz, ein größeres Angebot und die Bereitstellung benutzerfreundlicher Verkehrsdienste unter Wahrung des sozialen Standards;
- Ausbau der Außenbeziehungen, wo dies nötig ist, um die Verkehrsverbindungen zwischen der Europäischen Union und Drittländern zu verbessern, Gemeinschaftsunternehmen den Zugang zu Verkehrsmärkten in anderen Teilen der Welt zu sichern und ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten.

Zur Erreichung dieser Ziele ist eine breite Palette von Konzepten und Maßnahmen erforderlich:

- Förderung der Intermodalität;
- Errichtung eines europaweiten Netzes für den Kombinierten Verkehr und Ergänzung desselben durch Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Bereich der besten Technologien und ihrer Anwendung auf das Verkehrssystem;
- schrittweiser Aufbau des integrierten transeuropäischen Verkehrsnetzes durch Koordinierung von Investitionen, finanzielle Anreize, Förderung öffentlich-privater Partnerschaften und technische Harmonisierung;
- Entwicklung eines vielfältigen Angebots für einen leistungsfähigen öffentlichen Personenverkehr im Hinblick auf den Aufbau eines Bürgernetzes;
- Erlaß von Rahmenvorschriften zum rechtlichen Schutz der Verkehrsnutzer und ihre Durchsetzung zur Verhinderung wettbewerbswidriger Praktiken bei der Bereitstellung von Verkehrsdiensten;
- Feststellung und Bewertung der verkehrsbedingten Umweltfolgen und der zu ihrer Minderung notwendigen Maßnahmen;
- Aufstellung technischer Vorschriften und Normen, vor allem zur Verbesserung der Interoperabilität der Verkehrssysteme, ihrer Energieeffizienz und Sicherheit sowie zur Minderung ihrer Umweltfolgen;
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Schaffung der notwendigen rechtlichen und technischen Grundlagen;
- wirksame Überwachung und Anpassung der für den Verkehrsbinnenmarkt geltenden Regeln, einschließlich ihrer Durchsetzung;

- rechtzeitige Bereitstellung einschlägiger Informationen über das Funktionieren des Binnenmarkts im Verkehrsbereich;
- weitere Annäherung der verschiedenen Regelungen für die Anlastung von Infrastruktur- und externen Kosten;
- Verbesserung von Arbeitsbedingungen, Lebensstandard und Ausbildung der Arbeitnehmer im Verkehrswesen;
- Förderung von Vereinbarungen mit Drittländern sowie von internationalen Übereinkommen über Transportfragen.

Die aktive und konkrete Förderung der von der Gemeinschaft angestrebten dauerhaft tragbaren und sicheren Mobilität setzt bedeutende Maßnahmen mit Unterstützung und Einbeziehung der wichtigsten Marktteilnehmer des öffentlichen und privaten Sektors auf nationaler, regionaler und internationaler Ebene voraus.

Das Subsidiaritätsprinzip gebietet in diesem Bereich eine enge Zusammenarbeit mit den Marktteilnehmern unter Ausnutzung von Synergien, wodurch wirksam auf die Gemeinschaftsziele hingearbeitet werden kann.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind Voraussetzung oder Folge bzw. dienen der Ergänzung von Maßnahmen, die im Rahmen der finanziellen Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet des transeuropäischen Verkehrsnetzes und durch das Spezifische Programm für Forschung und technologische Entwicklung im Verkehrswesen finanziert werden —

BESCHLIESST:

Artikel 1

Gegenstand dieses Beschlusses ist die Festlegung und Verwirklichung der Gemeinschaftspolitik im Bereich des Verkehrs und des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Hinblick auf die Gewährleistung und Förderung einer dauerhaft tragbaren und sicheren Mobilität.

Artikel 2

Die Umsetzung von Artikel 1 ist Aufgabe der Kommission. Sie kann dazu die von ihr als notwendig erachteten Maßnahmen ergreifen, insbesondere

- systematische Erhebung, Bearbeitung und Verbreitung von Informationen zum Verkehr in der Gemeinschaft und zwischen der Gemeinschaft und Drittländern;
- organisatorische Unterstützung von Fachkonferenzen und -seminaren durch Institutionen, die den Gemeinschaftszielen entsprechende Zwecke verfolgen;

- gegebenenfalls regelmäßige Unterstützung von Untersuchungen, mit denen einzelstaatliche oder internationale Organisationen des öffentlichen oder privaten Sektors wirksam und unmittelbar zur Verwirklichung gemeinschaftlicher verkehrspolitischer Ziele beitragen;
- Förderung und Unterstützung der technischen Harmonisierung zur Gewährleistung der Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und eines optimalen Funktionierens des Verkehrsbinnenmarktes;
- Unterstützung von Initiativen für eine bessere Konzipierung, Entwicklung und Förderung des transeuropäischen Verkehrsnetzes in technischer, umweltpolitischer und finanzieller Hinsicht sowie im Hinblick auf dessen Ausdehnung auf Drittländer;
- Unterstützung von Informations- und Ausbildungskampagnen im Verkehrsbereich, insbesondere zur Förderung und Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes;
- Bewertung der von der Kommission oder Dritten zur Förderung der Mobilität durchgeführten Maßnahmen unter technischen und finanziellen Gesichtspunkten;
- Erstellung von Kosten/Nutzen-Analysen für Maßnahmen und Vorhaben.

Artikel 3

1. Zu diesem Zweck kann die Kommission namentlich folgende Maßnahmen ergreifen:
 - Abschluß von Verträgen mit Institutionen des öffentlichen oder privaten Sektors unter Beachtung der Verfahren für öffentliche Aufträge;
 - Kofinanzierung von Vorhaben öffentlicher oder privatwirtschaftlicher Institutionen bis zu einer Höhe von maximal 50% der Gesamtkosten des Vorhabens; diese Obergrenze kann nur überschritten werden, wenn ein außergewöhnlich großes Gemeinschaftsinteresse an dem betreffenden Vorhaben besteht;
 - Leistung von Beiträgen zum Haushalt internationaler Organisationen des öffentlichen oder privaten Sektors, die im Verkehrswesen tätig sind, und an denen die Kommission beteiligt ist oder sich zu beteiligen beabsichtigt;
2. Falls die Art der Maßnahmen und die Umstände es rechtfertigen, erfolgt die Veröffentlichung von Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und von Erläuterungen zur Art und Weise, in der die Gemeinschaft die Durchführung dieser Maßnahmen fördert.

3. Die Art und Weise der finanziellen Beteiligung der Gemeinschaft hängt im wesentlichen von folgenden Faktoren ab:
- Bedeutung der Maßnahme für die Verwirklichung gemeinschaftlicher Ziele auf dem Gebiet des Verkehrs und des transeuropäischen Verkehrsnetzes;
 - Gemeinschaftsdimension der Maßnahme, insbesondere die Beteiligung mehrerer Mitgliedstaaten;
 - beispielhafter oder innovativer Charakter der Maßnahme und Möglichkeit der gemeinschaftsweiten Verbreitung und Ausdehnung;
 - Beitrag der Maßnahme zur Zusammenarbeit mit Drittländern.

Artikel 4

Vor jeder Abschlußzahlung sind die erbrachten Leistungen eingehend zu prüfen. Dabei ist den vertraglichen Verpflichtungen der Begünstigten und den Grundsätzen der wirtschaftlichen Haushaltsführung Rechnung zu tragen. Die Verträge zwischen der Kommission und den Begünstigten enthalten stets Schutzbestimmungen gegen Mißbrauch (Überwachung der Vertragserfüllung, regelmäßige Berichterstattung, Prüfung der Rechnungsführung usw.).

Artikel 5

Die für diese Maßnahmen insgesamt bereitgestellten Mittel werden jährlich von der Haushaltsbehörde festgelegt.

Artikel 6

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie dem Ausschuß der Regionen erstmals im Jahr 2001 und nachfolgend im Abstand von jeweils drei Jahren einen Bericht über die Verwendung der Mittel sowie eine Beurteilung des Beitrags zu den Gemeinschaftszielen vor.

Artikel 7

Dieser Beschluß tritt am 1. Januar 1998 in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

Der Präsident

Finanzbogen

1. Bezeichnung der Maßnahme

Maßnahmen zur Unterstützung und Förderung einer dauerhaft tragbaren und sicheren Mobilität.

2. Haushaltslinien

B2-704.

3. Rechtsgrundlage

Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere die Artikel 75, 84 und 129d.

4. Beschreibung der Maßnahme

4.1. Allgemeines Ziel der Maßnahme

Allgemeines Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es, den Transportbedürfnissen der Bürger und Unternehmen der Europäischen Union so effizient wie möglich nachzukommen und gleichzeitig zur Verwirklichung der wesentlichen gesellschafts-, umwelt- und sicherheitspolitischen Ziele beizutragen. Den Mobilitätswunsch mit dem erforderlichen Umweltschutz in Einklang zu bringen, ist eine Grundvoraussetzung für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und höhere Lebensqualität. Zu diesem Zweck muß das Schwergewicht statt wie bisher auf die Kapazitätserweiterung in Zukunft sehr viel stärker auf technisch moderne und intermodale Konzepte gelegt werden. Dem Mobilitätswunsch sollte dadurch entsprochen werden, daß die begrenzten Ressourcen durch Einsatz von Spitzentechnologien effizienter genutzt werden und ein rechtlicher Rahmen geschaffen wird.

Das "Arbeitsprogramm" der Kommission für den Zeitraum 1995-2000 umfaßt Maßnahmen auf drei wesentlichen Gebieten:

- QUALITÄTSVERBESSERUNG durch den Aufbau eines integrierten Verkehrssystems mit Hilfe der Spitzentechnologien als Beitrag zu den Umwelt- und Sicherheitszielen,
- Gewährleistung eines reibungslosen Funktionierens des BINNENMARKTES zur Förderung der Effizienz, des Angebots sowie der Bereitstellung

benutzerfreundlicher Verkehrsdienste unter Wahrung des sozialen Standards,

- Ausbau der AUSSENBEZIEHUNGEN mit dem Ziel, die Transportverbindungen zwischen der Europäischen Union und Drittländern zu verbessern, den Gemeinschaftsunternehmen den Zugang zu den Verkehrsmärkten in anderen Regionen der Welt zu sichern und ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten.

Was die Sicherheit betrifft, so wurde die Rolle der Gemeinschaft im Maastrichter Vertrag hervorgehoben, durch den in den Artikel 75 des EG-Vertrags ausdrücklich die Verkehrssicherheit aufgenommen worden ist. Die Verwirklichung des Binnenmarktes bringt es mit sich, daß der Verkehr innerhalb der Gemeinschaft zunimmt und Maßnahmen getroffen werden müssen, damit der Landverkehr, insbesondere der Straßenverkehr, wie auch der Luft- und der Seeverkehr sicherer werden.

Die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr und die unterschiedlichen Unfallzahlen der Mitgliedstaaten in diesem Bereich zeigen deutlich, daß gute Erfahrungen eines Mitgliedstaats in stärkerem Maß an andere weitergegeben werden und die Sicherheitsanforderungen an das höchste Niveau angeglichen werden müssen. Daß Luft- und Seeverkehr eine gemeinschaftsweite Größenordnung haben, braucht nicht mehr nachgewiesen zu werden, aber auch die Sicherheitsmaßnahmen müssen koordiniert und in Zusammenarbeit mit den Facheinrichtungen getroffen werden.

4.2. Dauer der Maßnahme und Bestimmungen über ihre Verlängerung

Die Dauer ist nicht begrenzt. Ende 2000 erfolgt eine Bewertung der durchgeführten Maßnahmen und eine Erörterung der Zweckmäßigkeit ihrer Fortführung.

5. Einstufung der Ausgaben/Einnahmen

5.1. NOA.

5.2. GM.

6. Art der Ausgaben/Einnahmen

Zuschuß zwecks Kofinanzierung mit anderen öffentlichen und/oder privaten Geldgebern in einer Höhe von prinzipiell bis zu 50% zu Maßnahmen zur Erreichung der Gemeinschaftsziele.

Beitragsleistung zu internationalen Organisationen des Verkehrssektors.

Verträge mit Beratern oder (öffentlichen oder privaten) Unternehmen über die Bereitstellung der notwendigen Informationen und die Durchführung der erforderlichen Untersuchungen zur Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik und der im

Vertrag vorgesehenen transeuropäischen Netze. Technische Hilfe und Ausbildungsmaßnahmen in jenen Drittländern, die von der Gemeinschaftspolitik betroffen sind. Spezielle Ausbildungs- und Informationsmaßnahmen zur Förderung der gemeinsamen Verkehrspolitik und der Sicherheitsmaßnahmen im Interesse der Gemeinschaft, auch in Drittländern. Ausarbeitung der Gemeinschaftsnormen, vor allem für die Interoperabilität und die Sicherheit.

Außerdem fallen Ausgaben für Studien, Sachverständigensitzungen, Konferenzen und Kongresse sowie für Informationsmaßnahmen und Veröffentlichungen an, die unmittelbar dem Ziel der jeweiligen Maßnahme dienen, ausgenommen Ausgaben für die administrative Abwicklung dieser Maßnahme und für die allgemeine Verwaltung (s. Mitteilung der Kommission vom 22.4.1992).

7. Finanzielle Auswirkungen

7.1. Berechnungsweise für die Gesamtkosten der Maßnahme

Die geplanten Maßnahmen bestehen im wesentlichen in Zuschüssen für öffentliche und private Einrichtungen, die der Kommission den Gemeinschaftszielen entsprechende Projekte zu unterbreiten haben. Die Gesamtkosten dieser Projekte sind je nach Umfang, Dauer, geographischer Ausdehnung usw. sehr unterschiedlich.

Zwei Beispiele:

- Unterstützung der Gemeinschaft europäischer Bahnen, die sämtliche europäischen Eisenbahngesellschaften vertritt, bei der Festlegung der Merkmale des Hochgeschwindigkeitsnetzes, was Infrastruktur, Interoperabilität und Verkehrssteuerung betrifft,
- finanzielle Unterstützung einzelstaatlicher Maßnahmen im Rahmen des europäischen Jahres des jungen Kraftfahrers 1995, die von den zuständigen nationalen Behörden aufgrund ihres Interesses für die Gemeinschaft und ihrer allgemeinen Bedeutung ausgewählt werden.

Die Kosten dieser Aktionen werden von den Projektplanern festgelegt; laut Vertrag kann die Kommission die Berechnung dieser Kosten kontrollieren und prüfen, ob sie verglichen mit gleichwertigen Dienstleistungen unter wettbewerblichen Bedingungen akzeptabel sind.

Für Studien und Dienstleistungen werden die Kosten anhand von Voranschlägen spezialisierter Anbieter im Wege des Wettbewerbs festgelegt.

7.2 Aufschlüsselung nach Art der Maßnahme

Über die für das Haushaltsjahr 1996 zur Verfügung stehenden Mittel und die für 1997 beantragten Haushaltsmittel hinaus wirkt sich die Maßnahme nicht auf den Haushaltsplan aus.

7.2.1 Haushaltslinien

	HAUSHALT 1995 (V.E.)	HAUSHALT 1996 (V.E.)	HE 1997
B2-704	5,7 Mio. ECU	8,5 Mio. ECU	7,520 Mio. ECU

Ein Vergleich der derzeitigen Mittel dieser Haushaltslinie mit dem von diesem Beschluß betroffenen künftigen Artikel B2-704 ist nicht zulässig, da der Beschluß auch Maßnahmen betrifft, die derzeit mit Mitteln der Haushaltslinie B2-702 finanziert werden, welche sich gegenwärtig folgendermaßen darstellt:

B2-702	7,2 Mio. ECU	8 Mio. ECU	8,075 Mio. ECU
--------	--------------	------------	----------------

7.2.2 Aufschlüsselung nach Art der Maßnahme

		VE in Mio. ECU		
Aufschlüsselung		Haushalt 1995	Haushalt 1996	HVE 1997
I	Untersuchung und Bewertung des transeuropäischen Verkehrsnetzes	0,6	2,2	2,0
II	Interoperabilität und Maßnahmen zur technischen Harmonisierung	0,3	0,6	0,6
III	Marktbeobachtung und Informationserhebung	0,3	0,3	0,5
IV	Sicherheitsmaßnahmen			
	- Landverkehrssicherheit	3,5	4,0	3,5
	- Seeverkehrssicherheit	0,5	0,7	0,7
	- Luftverkehrssicherheit	0,5	0,7	0,7
INSGESAMT		5,7	8,5	8,0

Diese Zahlen basieren auf der Zweckbestimmung eines Teils der Mittel der bestehenden Haushaltslinien B2-702 (Besondere Beteiligungen, insbesondere auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit) und B2-704 (Einführung und Weiterentwicklung einer dauerhaft tragbaren gemeinsamen Verkehrspolitik) während der betreffenden Jahre. Der andere Teil der Mittel wird als vorbereitenden Maßnahmen zugedacht oder der finanziellen Autonomie der Kommission unterstehend betrachtet und ist deshalb von der hier vorgeschlagenen Rechtsregelung nicht betroffen.

7.3 Operationelle Ausgaben für Studien, Sachverständigensitzungen usw. - Teil B

VE in Mio. ECU

Aufschlüsselung	Haushalt 1995	Haushalt 1996	HVE 1997
- Studien	0,5	0,5	0,5
- Informationsmaßnahmen und Veröffentlichungen	0,3	0,3	0,3
INSGESAMT	0,8	0,8	0,8

7.4 Fälligkeitsplan für die mehrjährigen Maßnahmen

Gegenstandslos, da die Höhe der Mittel jedes Jahr im Rahmen des Haushaltsverfahrens festgelegt wird.

8. Vorgesehene Betrugsbekämpfungsmaßnahmen (und ihre Ergebnisse)

Vor Auszahlung prüfen die Kommissionsdienststellen die Zuschüsse bzw. die Erbringung der verlangten Dienstleistungen und in Auftrag gegebenen Vorbereitungs-, Durchführbarkeits- oder Bewertungsstudien unter Berücksichtigung der vertraglichen Verpflichtungen und der Grundsätze der wirtschaftlichen Haushaltsführung. Alle Vereinbarungen oder Verträge, die die Kommission mit den Begünstigten schließt, enthalten Schutzbestimmungen gegen Mißbrauch (Kontrolle, Berichterstattung usw.). Diese Maßnahmen werden durch Inspektionen vor Ort und externe Audits ergänzt.

9. Angaben zur Kosten-Wirksamkeits-Analyse

9.1 Quantifizierbare Einzelziele, Zielgruppe

9.1.1 Einzelziele der vorgeschlagenen Maßnahme:

- 1) Die GVP und die transeuropäischen Netze werden durch Maßnahmen verwirklicht, deren Ziele sich nicht immer problemlos quantifizieren lassen.
 - a) Der Verkehrsmarkt muß beobachtet werden, um die Entwicklung des Verkehrs und die Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem festzustellen: Überkapazitäten in bestimmten Sektoren, voraussehbare Überlastung der Infrastruktur, Gefahren für die Sicherheit, Wettbewerbsbedingungen, Untersuchungen der Umweltauswirkungen des Verkehrs und des Verkehrszuwachses.
 - b) Für das transeuropäische Verkehrsnetz ist eine Reihe von Untersuchungen über die sozioökonomischen und umweltrelevanten Auswirkungen erforderlich. Um festzustellen, welche Projekte dieses Netzes von

gemeinsamem Interesse sind, und um diese zu fördern, muß man über die notwendigen Informationen verfügen und Teilnehmer finden. Diese Aufgaben müssen lange vor der eigentlichen Finanzierung und Verwirklichung der transeuropäischen Netze (B5-700) erledigt werden. Es muß sichergestellt werden, daß diese neue im Maastrichter Vertrag vorgesehene Politik gefördert und akzeptiert wird.

- c) Die Integrierung der Verkehrssysteme erfordert eine Vielzahl technischer Arbeiten, damit die Interoperabilität und die Aufstellung gemeinsamer Regeln und Normen sichergestellt sind. Das heißt, es müssen technische Vorschriften ausgearbeitet und die zuständigen Stellen mit der Aufstellung technischer Normen beauftragt werden.
 - d) Die GVP gewinnt in der Gemeinschaft immer mehr an Gestalt. Sie muß einer möglichst breiten Öffentlichkeit nahegebracht werden, d.h. von den Verkehrsunternehmen bis zu den Nutzern des Verkehrssystems. Dazu ist eine Vielzahl von Informations- und Aufklärungsmaßnahmen erforderlich, mit denen zudem der steigenden Nachfrage nach Erläuterungen und Informationen über die Rolle der Gemeinschaft entsprochen werden soll.
- 2) Mit der Verwirklichung des Binnenmarktes hat sich sowohl der Berufsverkehr als auch der Freizeitverkehr innerhalb der Gemeinschaft vervielfacht. Aus diesem Grund ist die Sicherheit des Straßen-, Luft- und Seeverkehrs zu einem im Maastrichter Vertrag festgeschriebenen vorrangigen Anliegen der Gemeinschaft geworden, das seinen Ausdruck findet in Maßnahmen, die für die Gemeinschaft nachgewiesenermaßen wichtig sind, beispielsweise:
- technische Harmonisierung im Straßenverkehr und der Straßenverkehrsvorschriften,
 - Angleichung der Rechtsvorschriften, technischen Normen sowie der Verwaltungskontrollen, durch welche die Sicherheit des Land- und Seeverkehrs gewährleistet werden soll,
 - Verbesserung der Sicherheit und Abbau der Überlastung im Luftverkehr,
 - Sicherheit im Seeverkehr, vor allem durch eine bessere Ausbildung der Besatzungen und durch verkehrsregelnde Maßnahmen,
 - Reduzierung der Risiken des Gefahrguttransports.
- 3) Der externen Dimension wird Rechnung getragen durch Maßnahmen zur Förderung der Verkehrspolitik außerhalb der Gemeinschaft, insbesondere in Mittel- und Osteuropa und im Mittelmeerraum, wo die Kohärenz der transeuropäischen Netze gewährleistet werden muß und Bedingungen des

Marktzugangs auszuhandeln sind, die den Grundprinzipien der Politik zur Entwicklung einer dauerhaft tragbaren und sicheren Mobilität entsprechen.

- 9.1.2. Zur Zielgruppe gehören Verkehrsunternehmen und -nutzer sowie die für diesen Bereich zuständigen nationalen und internationalen Verwaltungen und insbesondere repräsentative Organisationen auf europäischer Ebene.

9.2. Begründung der Maßnahme

Der Vertrag räumt der **gemeinsamen Verkehrspolitik und dem Aufbau trans-europäischer Netze** einen wichtigen Platz ein. Die darin der Kommission übertragene Aufgabe muß diese entsprechend ihrer Zuständigkeit auf den verschiedenen Gebieten erfüllen.

Die Kommission muß in erster Linie dafür sorgen, daß die Vertragsbestimmungen im Verkehrsbereich dynamisch und den wirtschaftlichen Gegebenheiten entsprechend angewandt werden. Daher muß sie über die notwendigen Werkzeuge verfügen, mit denen sie das Funktionieren des Marktes überprüfen und bei Bedarf eingreifen kann. Darin besteht ihre Hauptverantwortung.

Auf anderen Gebieten, beispielsweise was die Netze betrifft, greift sie vor allem ein, um die Politik der Mitgliedstaaten zu koordinieren und die Kohärenz und Interoperabilität der Netze sicherzustellen. Um einen zusätzlichen Nutzen zu erreichen, muß sie sich daher weitgehend auf die Beiträge der regionalen und nationalen Verantwortlichen stützen. So wurden ständige Konsultationen mit den Fachkreisen eingerichtet, damit sichergestellt ist, daß die Maßnahmen den genau ermittelten Bedürfnissen auf allen Ebenen entsprechen.

Grundlage der in diesem Zusammenhang finanzierten Maßnahmen sind stets Empfehlungen der Verwaltungen, d.h. der verschiedenen Ausschüsse (z.B. für Verkehrsinfrastruktur) oder Arbeitsgruppen, welche die Kommission regelmäßig zu Sitzungen einlädt (z.B. hochrangige Arbeitsgruppen zur Straßenverkehrssicherheit, zum GNSS, zur Straßenverkehrstelematik usw.).

Was die **Sicherheit des Landverkehrs** betrifft, so soll die der Verbesserung des Fahrerverhaltens dienende Gemeinschaftsmaßnahme zu einer Synergie der einzelstaatlichen Maßnahmen führen und deren Wirkung verstärken, gleichzeitig aber Skaleneinsparungen ermöglichen. Die Beteiligung der Kommission wird eine Katalysatorwirkung haben für die einzelstaatlichen Maßnahmen wie auch für die finanzielle Unterstützung seitens des öffentlichen (nationalen und lokalen) und des privaten Sektors.

Die Bereitstellung und der Austausch von Informationen führt durch die Weitergabe von Erfahrungen anderer Staaten zu einer Anhebung und Angleichung der Sicherheit in Europa (das Unfallrisiko auf den Straßen ist zum Beispiel in Portugal viermal höher als im Vereinigten Königreich). Mit Hilfe des CARE-Systems sollen Probleme

bei der Straßensicherheit festgestellt und quantifiziert, aber auch die Wirksamkeit der Maßnahmen gemessen werden (Entscheidung des Rates 93/704/EG vom 30.11.1993).

In bezug auf die Verbesserung der passiven/aktiven Sicherheit der Straßenfahrzeuge stehen die Aufgabe und die Zuständigkeit der Gemeinschaft eindeutig fest: technische Harmonisierung im Rahmen des Binnenmarktes (Fahrzeugtypgenehmigung).

Aus diesem Grund müssen alle technischen Aspekte, die zu einer Verbesserung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über aktive und passive Fahrzeugsicherheit beitragen können, eingehend untersucht werden.

Angesichts des zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehrs in der Gemeinschaft müssen der Verkehrsfluß und die Verkehrssicherheit dadurch verbessert werden, daß den Straßenbenutzern möglichst vertraute Bedingungen (Verkehrszeichen, Verkehrsvorschriften usw.) bei ihren Fahrten geboten werden.

Besondere Aufmerksamkeit muß die Kommission dem grenzüberschreitenden Gefahrgutverkehr zu Lande widmen, um die notwendigen Vorbeugemaßnahmen treffen zu können.

Was die Sicherheit im Seeverkehr betrifft, hat das Aktionsprogramm, das die Kommission entsprechend ihrer Mitteilung über eine gemeinsame Sicherheitspolitik im Seeverkehr eingeleitet hat, durch Verabschiedung mehrerer Gemeinschaftsrechtsakte über die Hafenstaatkontrolle konkrete Gestalt angenommen. Auf diesem Gebiet sind Ausbildungsmaßnahmen besonders notwendig.

Außerdem müssen, wenn die Seeverkehrsmanagement- und -informationssysteme in das transeuropäische Verkehrsnetz einbezogen werden sollen, Studien und Pilotprojekte in Angriff genommen werden, vor allem im Hinblick auf Maßnahmen zur Sicherung der Interoperabilität und der Zwischenverbindungen innerhalb des Netzes (insbesondere Normung).

Was die Sicherheit im Luftverkehr betrifft, so sollen durch ein erstes Maßnahmenpaket ein kohärenter rechtlicher Rahmen und wirksame Mittel zur Überwachung der Tätigkeit nationaler Verwaltungen geschaffen werden. Zu diesem Zweck wird die Kommission die Gründung einer internationalen Einrichtung vorschlagen, die für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zuständig wäre und zu deren Mitgliedern die Gemeinschaft zählen würde. In diesem Rahmen würden ihr finanzielle Verpflichtungen entstehen. Um die Haltung der Gemeinschaft bei Entscheidungen dieser Einrichtung vorzubereiten, benötigt die Kommission parallel dazu eine Reihe von Analyse- und Bewertungsinstrumenten. Zu diesem Zweck wird sie ein System zur Sammlung und Auswertung von Berichten über Luftverkehrszwischenfälle einrichten und sich mit dem Faktor Mensch befassen, um für die ordnungspolitische Tätigkeit dieser Einrichtung die Prioritäten und Modalitäten festzulegen.

Das zweite umfangreiche Maßnahmenbündel betrifft die Harmonisierung und Integrierung der Luftverkehrskontrollsysteme in Europa. Dabei handelt es sich im

wesentlichen um die Ermittlung des besten institutionellen Rahmens und um eine Unterstützung der notwendigen Normungsarbeit.

In ihrem Weißbuch über das Flugverkehrsmanagement vertritt die Kommission die Auffassung, daß eine Behörde geschaffen werden muß, die für die effiziente Nutzung des europäischen Luftraumes zuständig und mit der Erstellung und Durchsetzung der hierfür notwendigen Regeln, Vorschriften und Verfahren betraut ist. Wie im vorigen Fall muß die Gemeinschaft an dieser Organisation beteiligt sein und dort ihre Interessen wahren. Die Kommission benötigt daher eine Reihe von Analyse- und Bewertungsinstrumenten, um die hierfür notwendigen gemeinschaftlichen Standpunkte vorzubereiten.

9.3. Follow-up und Bewertung der Maßnahme

Die Kommission erstattet dem Rat und dem Parlament regelmäßig Bericht über die Entwicklung der GVP; in einer Grundsatzdebatte werden dann die notwendigen Orientierungen gegeben.

Die Maßnahmen werden an den im Weißbuch vom Dezember 1992 gesteckten Gemeinschaftszielen gemessen.

Die Kommission hat die Grundzüge der gemeinsamen Verkehrspolitik und die erforderlichen Mittel klar und deutlich festgelegt. Aufgrund der Kommentare, die aus dem Kreis der Betroffenen und den Gemeinschaftsinstitutionen eingegangen sind, hat die Kommission für die Jahre 1995-2000 ein Arbeitsprogramm aufgestellt.

Im Jahr 2000 sollen die Ergebnisse dieses Programms bewertet und auf dieser Grundlage die neuen Orientierungen, welche die Gemeinschaft für die anschließenden Jahre vorgeben muß, festgelegt werden. Diese Bewertung schließt auch eine Beurteilung der Ergebnisse im Hinblick auf die angestrebten Ziele ein.

Für diese Bewertung können eine Reihe von Indikatoren benutzt werden, beispielsweise die Entwicklung des Verkehrsanteils der einzelnen Verkehrsträger, die Schadstoffemission des Verkehrs, die Anbindung der Regionen an das transeuropäische Netz (nach Zeit- oder Entfernungskriterien). Diese Indikatoren werden zur Zeit festgelegt.

Bei den Verkehrsnetzen haben es die aus dieser Haushaltslinie finanzierten Maßnahmen ermöglicht, die Zuschüsse der Gemeinschaft zu Verkehrsinfrastrukturvorhaben genauer zu bewerten und eine Strategie für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes zu entwickeln, wie sie in den im Parlament und im Rat im Juli 1996 verabschiedeten Gemeinschaftsleitlinien vorgestellt wird.

Im Hinblick auf die Sicherheit werden zahlreiche Berichte, vor allem an den Rat und das Europäische Parlament, über die verschiedenen Maßnahmen erstellt. Externe Überprüfungen der Mittelbestimmung bei Zuschüssen sind vorgesehen.

Für die Straßenverkehrssicherheit wird das Aktionsprogramm in enger Zusammenarbeit mit der Gruppe hochrangiger Vertreter der Mitgliedstaaten aufgestellt, und die Zuschüsse werden entsprechend diesem Aktionsprogramm gewährt. Ferner werden derzeit Hinweise erarbeitet.

10. VERWALTUNGSKOSTEN

Dieser Teil des Finanzbogens ist gleichzeitig der GD XIX und der GD IX zuzuleiten; letztere sendet ihn anschließend mit ihrer Stellungnahme an die GD XIX zurück.

Die tatsächliche Bereitstellung der erforderlichen Verwaltungsmittel erfolgt nach Maßgabe des jährlichen Beschlusses der Kommission über die Zuteilung der Ressourcen unter Berücksichtigung der von der Haushaltsbehörde bewilligten zusätzlichen Planstellen und Haushaltsmittel.

10.1 Auswirkungen auf den Personalbedarf

Die vorgesehenen Maßnahmen fallen in die Tätigkeitsbereiche aller Dienststellen der für Verkehr zuständigen Generaldirektion. Zusätzliches Personal wird dadurch nicht erforderlich.

Art der Stellen	Für die Durchführung der Maßnahme erforderliches Personal		davon		Dauer
	Dauer-Planstellen	Planstellen auf Zeit	Personal der betr. GD oder Dienststelle	Heranziehung v. zusätzlichem Personal	
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A B C				
Sonstige Ressourcen					
Insgesamt					

Bei zusätzlich erforderlichem Personal ist anzugeben, in welchem zeitlichen Rhythmus dieses bereitgestellt werden muß.

10.2 Globale finanzielle Auswirkungen im Hinblick auf zusätzliche personelle Ressourcen

Entfällt.

(in ECU)

	Betrag	Berechnungsweise
Beamte Bedienstete auf Zeit Sonstige Ressourcen (Angabe der Haushaltslinie)		
Insgesamt		

Die angegebenen Beträge entsprechen den für zusätzliches Personal anfallenden Kosten für die Gesamtlaufzeit von befristeten Maßnahmen; bei unbefristeten Maßnahmen werden diese Kosten jeweils für ein Jahr angegeben.

10.3 Auswirkungen auf andere Betriebsausgaben

Diese Auswirkungen können als durch die laufenden Ausgaben der betreffenden GD aufgefangen betrachtet werden und fallen mithin nicht ins Gewicht.

(in ECU)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Betrag	Berechnungsweise
Insgesamt		

Die angegebenen Beträge entsprechen den anfallenden Mehrkosten für die Gesamtlaufzeit von befristeten Maßnahmen; bei unbefristeten Maßnahmen werden diese Kosten jeweils für ein Jahr angegeben.

Beschluß
des Bundesrates

Vorschlag für einen Beschluß des Rates über die Förderung einer
dauerhaft tragbaren und sicheren Mobilität

KOM(96) 654 endg.; Ratsdok. 5055/97

Der Bundesrat hat gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG von der Vorlage Kenntnis
genommen.

Der Beschluß ist gemäß § 35 GO BR gefaßt worden.