

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zu den Beziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Jugoslawien auf dem Verkehrssektor

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

- in Kenntnis des Berichts des Verkehrsausschusses (Dok. 1-920/83),
 - in Kenntnis des Berichts der Kommission vom 11. September 1981 an den Rat über die Probleme im Güterverkehr von oder nach der Gemeinschaft durch bestimmte Drittländer [KOM (81) 406 endg.],
 - in Kenntnis seiner Entschließung vom 11. Februar 1983¹⁾ zu den Problemen im Güterverkehr von und nach der Gemeinschaft beim Transit durch Österreich, die Schweiz und Jugoslawien und seiner Entschließung vom 6. April 1976²⁾ zu den Problemen im Transitgüterverkehr,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 9. März 1982³⁾ zum Stand und zur Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik,
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat betreffend „eine gemeinsame Verkehrspolitik – Binnenverkehr“ [KOM (83) 58 endg. – Dok. 1-1349/82],
 - unter Hinweis auf das Kooperationsabkommen zwischen den Europäischen Gemeinschaften und Jugoslawien und das von den Europäischen Gemeinschaften und Jugoslawien unterzeichnete Finanzprotokoll,
1. stimmt in großen Zügen mit den in dem Kommissionsbericht [KOM (81) 406 endg.] aufgestellten Zielsetzungen überein, ist

¹⁾ ABl. Nr. C 68 vom 14. März 1983, S. 112 – Bericht BUTTAUFUOCO (Dok. 1-792/82)

²⁾ ABl. Nr. C 100 vom 3. Mai 1976, S. 12 – Bericht GIRAUD (Dok. 500/75)

³⁾ ABl. Nr. C 87 vom 5. April 1982, S. 42 – Bericht CAROSSINO (Dok. 1-996/81)

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments – 83 36998 – vom 22. Dezember 1983. Das Europäische Parlament hat die Entschließung auf seiner Tagung im Dezember 1983 angenommen.

jedoch der Auffassung, daß der Gesamtkomplex der Probleme im Transitgüterverkehr durch Jugoslawien nur durch eine globale Inangriffnahme gelöst werden kann;

- I. In bezug auf den allgemeinen Rahmen des Transitverkehrs
2. ist der Auffassung, daß der Transitverkehr eine unmittelbare Folgeerscheinung des internationalen Handels ist und auf dem Grundsatz des „gegenseitigen Kompromisses zu gleichen Bedingungen“ sowie auf einer rationellen Verkehrsgestaltung beruhen muß;
3. betont, daß das Problem des gemeinschaftlichen Transitgüterverkehrs in engem Zusammenhang mit den im EWG-Vertrag verankerten Zielen steht, wie billige und schnelle Transportmöglichkeiten, fairer Wettbewerb und einheitlicher Binnenmarkt, und daß daher bei der Wahl der Verkehrsmittel auch die bessere Ausnutzung des bestehenden Potentials, das Kriterium der Effektivität und die Gemeinschaftspolitik mit Drittländern berücksichtigt werden sollten;
4. stellt fest, daß die Kosten für den Transitgüterverkehr (Bau und Instandhaltung der Verkehrswege, Kommunikationsmittel, Betriebskosten der Transportmittel, Umweltbeeinträchtigungen usw.) sehr hoch sind und darüber hinaus gerade in Jugoslawien das Qualitätsniveau der Verkehrsinfrastrukturen besonders niedrig ist;
5. betont, daß die sozio-ökonomischen Auswirkungen einer neuen oder verbesserten Verkehrsinfrastruktur für die Abwicklung des Transitverkehrs in großem Maße von zwei Faktoren abhängig sind:
 - a) Schaffung wirtschaftlicher Anreize,
 - b) Nutzung dieser wirtschaftlichen Anreize;

was die Nutzung betrifft, so verfügen die beiden Länder Griechenland und Jugoslawien über die erforderlichen Arbeitskräfte; die Schaffung der wirtschaftlichen Anreize jedoch ist abhängig von der Qualität (technologisches Niveau) und dem Ausmaß der Investitionen, die für die Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung gestellt werden;

II. In bezug auf die Bedeutung Jugoslawiens

6. stellt fest, daß Jugoslawien zum Schlüsselland für den Transitverkehr von und nach der Gemeinschaft geworden ist – und zwar aufgrund folgender Tatsachen:
 - a) Beitritt Griechenlands zur Gemeinschaft,
 - b) enge wirtschaftliche Beziehungen der Gemeinschaft zu Ländern im Nahen Osten und in Nordafrika,
 - c) geplanter Ausbau des innergemeinschaftlichen Handels durch die schrittweise Abschaffung der Zölle und die Vollendung des Gemeinsamen Marktes der Zehn;
7. betont, daß der Straßentransitverkehr durch Jugoslawien nach Angaben des jugoslawischen Verkehrsinstituts⁴⁾ in den

⁴⁾ KIRILO SAVIC, „YUGOSLAV TRANSPORT“, BELGRAD 1979

16 Jahren von 1960 bis 1976 um 158,1 v.H. angestiegen ist – der Eisenbahntransitverkehr ist ähnlich ausgeprägt –, vertritt jedoch gleichzeitig die Auffassung, daß der Transitverkehr durch Jugoslawien in Zukunft auf kurze Sicht nicht unbegrenzt ausgedehnt werden kann, solange nicht entsprechende Infrastrukturen geschaffen und die erforderlichen bedeutenden Investitionen getätigt werden;

8. ist der Auffassung, daß die Gemeinschaft durch folgende wirtschaftliche Anreize einen wesentlichen Beitrag zur Erleichterung des Transitverkehrs durch Jugoslawien leisten könnte:

- a) Zinsvergütungen in Höhe von 1,2 v. H. des Marktzinssatzes für die Darlehen der Europäischen Investitionsbank an Jugoslawien, die zum Ziel haben, die Verkehrsinfrastruktur für den Transitverkehr zu verbessern, und die Gewährung einer Gemeinschaftsfinanzhilfe an Jugoslawien im Rahmen der Darlehen auf dem internationalen Finanzmarkt; eine Gemeinschaftshilfe dieser Art würde zu einem gewissen Ausgleich des Handelsbilanzdefizits Jugoslawiens mit der Gemeinschaft beitragen;
- b) Übernahme der Verantwortung der Ursprungs- oder Bestimmungsländer bei allen Transitgütern für den Inhalt der Container oder Paletten; auf diese Weise könnten die Formalitäten im Transitgüterverkehr für alle Verkehrsträger vereinfacht werden;

9. begrüßt die Gewährung eines Darlehens in Höhe von 200 Mio. ECU durch die Europäische Investitionsbank an Jugoslawien für die Durchführung von Infrastrukturvorhaben, erinnert jedoch daran, daß der angebotene Zins dem Marktzinsniveau entsprach;

III. In bezug auf die Probleme im Transitverkehr durch Jugoslawien

10. erinnert daran, daß der derzeitige Zustand der Verkehrsinfrastrukturen in Jugoslawien die allgemeine wirtschaftliche Lage des Landes – d.h. eines Landes mit einer weniger entwickelten Wirtschaft – widerspiegelt: die vorhandenen Straßenverkehrsnetze sind sehr begrenzt, der Zustand der Verkehrswege ist schlecht; auch das Eisenbahnnetz ist begrenzt, dabei sind die Beförderungszeiten zu lang und die Abfertigungssysteme überaltert;

11. ist der Auffassung, daß der Transitverkehr von und nach der Gemeinschaft durch drei Transitländer hohe Kosten verursacht, und zwar aufgrund folgender Faktoren:

- a) hohe Verkehrsabgaben,
- b) hohe Transportkosten aufgrund der Entfernungen,
- c) lange Transportdauer und
- d) starker Verschleiß des Transportmaterials;

weist darauf hin, daß diese Faktoren auch den Zugang zum Markt und folglich den Wettbewerb beeinträchtigen;

12. hält es für angezeigt, daß die Kommission die Frage der hohen Transitzölle untersucht und entsprechende Lösungen vorschlägt, damit diese Zölle entweder herabgesetzt oder durch entsprechende Regelungen im Rahmen der Bemühungen der Gemeinschaft um eine Einbeziehung Jugoslawiens in die gemeinschaftliche Transitregelung abgeschafft werden;
13. betont, daß durch die Weigerung Jugoslawiens, das ASOR-Abkommen zu unterzeichnen, die Gemeinschaft geschädigt wird; begrüßt hingegen die Bemühungen der Kommission, Jugoslawien von dem beiderseitigen Nutzen des ASOR-Systems zu überzeugen und ein entsprechendes Sonderabkommen auf der Grundlage des Grundsatzes der Gegenseitigkeit auszuarbeiten;
14. ist der Auffassung, daß die Festsetzung einer Höchstgrenze für Transitgenehmigungen im Straßengüterverkehr und die allgemeine Beschränkung des Transitverkehrs eine Behinderung des Gemeinschaftshandels darstellen;
15. unterstützt und ermutigt die Kommission bei der Fortsetzung ihrer Bemühungen, damit die Eisenbahntarife für die Beförderung von Kohle und Stahl in Zukunft auch in Jugoslawien Anwendung finden;
16. fordert, daß entsprechende Vorschriften erlassen werden, damit die Formalitäten an den jugoslawischen Grenzübergängen, die unnötige Verzögerungen hervorrufen, eingeschränkt werden; darüber hinaus sollte die Gemeinschaft mit den Drittländern über den freien Durchgangsverkehr für Güter und Personen (Visa) durch ihr Hoheitsgebiet verhandeln;

IV. In bezug auf die Alternativlösung „kombinierter Verkehr“

17. ist der Auffassung, daß, wenn die Schätzungen⁵⁾, wonach der internationale Verkehr innerhalb der Gemeinschaft bis zum Jahre 2000 auf 1 195,5 Megatonnen ansteigen wird, auch nur annähernd zutreffen, der Transitgüterverkehr in entsprechendem Maße zunehmen wird;

in Transitländern wie Jugoslawien werden somit vermehrt Probleme im Verkehrsbereich auftreten, was bedeutet, daß der Transitverkehr nicht unbegrenzt ausgedehnt werden kann;

18. unterstützt die Auffassung, daß es wichtig ist, Alternativlösungen, wie sie z. B. der kombinierte Verkehr bietet, zu finden, und dabei die Grundidee einer besseren Ausnutzung des bereits bestehenden Potentials im Auge zu behalten; erwägt in diesem Zusammenhang die folgenden drei Formen des kombinierten Verkehrs:
 - a) Huckepackverkehr (Transport von LKW auf Zügen),
 - b) roll-on/roll-off (Transport von LKW auf Fährschiffen),
 - c) bestimmte Kombinationen von Flugzeug und Schiff

⁵⁾ HOLFORD-WALKER F. "COMMUNITY TRANSPORT POLICY: AN ENVIRONMENTALIST VIEW" THE COUNTY HALL, LONDON 1981

als die rationellste Lösung für das Transitproblem, allerdings nur in Verbindung mit einem entsprechenden Investitionsprogramm für Infrastrukturvorhaben;

19. betont, daß die beim kombinierten Verkehr übliche Aufteilung der Fracht in bestimmte Einheiten, d. h. die Verpackung der Waren in Container, Paletten oder Leichter, folgende Vorteile bietet:

- a) geringere Diebstahlgefahr für die Waren,
- b) einfachere Berechnung der Tarife und Zölle,
- c) geringere Kosten für Verpackung und Versicherung der Waren,
- d) Dezentralisierung der Verladestellen;

ist jedoch der Auffassung, daß es zum Ausbau dieses Systems der Aufteilung der Fracht in bestimmte Einheiten für den kombinierten Transport der tatkräftigen Unterstützung durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaft, sowie eines entsprechenden Investitionsprogramms bedarf, das es den betreffenden Staaten ermöglicht, ihre Verladevorrichtungen und Hafenanlagen zu verbessern und Lagerhallen zu bauen;

20. ist der Auffassung, daß eine gründliche Untersuchung der Alternativlösungen für den Transitverkehr folgende Faktoren umfassen muß:

- a) Investitionen in bestimmte Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer entwicklungsfördernden Rolle für die weniger entwickelten Regionen der Gemeinschaft,
- b) das Gemeinschaftspotential,
- c) die schwere Nachfragekrise in einigen Verkehrssektoren,
- d) die künftige Nachfragesituation und die Aussichten dieser Transportsysteme;

21. erinnert an seine Entschlieung⁶⁾, in der es die Kommission aufgefordert hat, den Beschluß des Rats vom 10. Juni 1983 betreffend die Förderung des kombinierten Verkehrs durch zwei Transitländer – Schweiz und Österreich – durchzuführen; weist ferner darauf hin, daß Jugoslawien in diesen Beschluß einbezogen werden muß;

22. ersucht zu diesem Zweck die Kommission, bei den Verhandlungen mit Drittländern den Interessen der Grenzregionen der Gemeinschaft gebührend Rechnung zu tragen und insbesondere zu berücksichtigen, daß das Verkehrsnetz der Region Friaul-Julisch Venetien an die geplanten neuen und im Bau befindlichen Infrastrukturen in Österreich und Jugoslawien angeschlossen werden muß;

23. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließungen der Kommission, dem Rat und den Parlamenten der Mitgliedstaaten sowie dem jugoslawischen Parlament zu übermitteln.

⁶⁾ ABl. Nr. C 68 vom 14. März 1983, S. 112

