

Brüssel, den 19. September 2002

STELLUNGNAHME
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
zum Thema
"Verkehr/Erweiterung"
(Initiativstellungnahme)

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss beschloss am 17. Januar 2002, gemäß Artikel 23 Absatz 3 seiner Geschäftsordnung eine Initiativstellungnahme zu folgendem Thema abzugeben:

"Verkehr/Erweiterung"

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 2. September 2002 an. Berichterstatter war Herr KIELMAN.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 393. Plenartagung am 18./19. September 2002 (Sitzung vom 19. September) mit 40 Stimmen bei 1 Gegenstimme und 1 Stimmenthaltung folgende Stellungnahme:

*
* *

1. **Einleitung**

Die sogenannten "Europa-Abkommen" bilden den Rahmen für die bilateralen Beziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Beitrittsstaaten andererseits. Insgesamt haben 10 Bewerberstaaten diese Abkommen unterzeichnet, während 3 Bewerberstaaten (Türkei, Malta und Zypern) ein Assoziationsabkommen unterzeichnet haben. In Anhang 1 sind die Länder aufgeführt, die die Europa-Abkommen und Assoziationsabkommen unterzeichnet haben. Diese Europa-Abkommen werden als der Rahmen betrachtet, innerhalb dessen die Vorbereitungen auf den EU-Beitritt getroffen werden. Im Kontext dieser Abkommen finden denn auch die Verhandlungen mit den beitrittswilligen Ländern statt. Der Verkehr ist nur einer der zahlreichen Bereiche des gemeinschaftlichen Besitzstandes. Andere wichtige Komponenten sind beispielsweise Landwirtschaft, Binnenmarkt, Umwelt, Sicherheit und Wettbewerb. Der Besitzstand auf diesen Gebieten, wie etwa die Freizügigkeit des Warenverkehrs im Binnenmarkt, Luftqualitätsnormen, die Umwelt, Entscheidungen über staatliche Beihilfen und Fusionen im Verkehrsbereich, wirkt sich unmittelbar auf den Verkehr als solchen aus.

2. **Die Verkehrspolitik**

Auf dem Verkehrssektor stehen die Bewerberstaaten vor der Herausforderung, einen beträchtlichen Teil, d.h. etwa 10%, des gesamten Besitzstandes an gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zu übernehmen und in nationales Recht umzusetzen. Der Besitzstand in Kapitel 9 stützt sich auf die Artikel 70 bis 80 des EU-Vertrags und besteht im Wesentlichen aus mehreren Hundert Verordnungen, Richtlinien und Beschlüssen. Die Übernahme dieses Besitzstandes durch die Bewerberstaaten bedeutet nicht nur die Integration in die eigenen Rechtsvorschriften, sondern auch die tatsächliche praktische Umsetzung. Hierfür sind eine umfangreiche Verwaltungsorganisation und entsprechende Unterstützung erforderlich. Der Besitzstand im Verkehrsbereich wurde mit zwölf Bewerber-

staaten erörtert und mit Ausnahme von Rumänien, Bulgarien und der Tschechischen Republik mit neun von ihnen bereits im Einzelnen ausgehandelt. Die Verhandlungen mit der Türkei als Beitrittskandidat wurden noch nicht aufgenommen.

Der Besitzstand im Straßenverkehrsbereich erstreckt sich auf eine breite Palette an sozialen, technischen, steuerlichen und sicherheits- und umweltbezogenen Anforderungen. Der Besitzstand auf dem Gebiet des Schienenverkehrs war in der letzten Zeit Gegenstand wesentlicher Änderungen, und die Liberalisierung dieses Sektors wird darauf hinauslaufen, dass die einzelstaatlichen Schienenverkehrsmärkte für den Wettbewerb durch Eisenbahnunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten geöffnet werden. Im Luftverkehrsbereich werden Themen wie Marktzugang, Sicherheit und Organisation der Infrastruktur auf der Tagesordnung stehen. Im Seeverkehrsbereich ist die effiziente Umsetzung des Besitzstandes auf dem Gebiet der Seeverkehrssicherheit eine der größten Herausforderungen.

Für alle Verkehrsarten gilt, dass eine Nichtanwendung des Besitzstandes zu einer Wettbewerbsverzerrung führen wird. Der Ausschuss hält dies für inakzeptabel.

Zudem hält es der Ausschuss für anstrebenswert, den Anteil des Transports auf der Schiene und auf Binnenwasserstraßen in den Beitrittsländern aus Gründen des Umweltschutzes, aber auch der Verkehrsüberlastung zu erhöhen (vgl. 3.7.1).

Unabhängig von dem vorher gesagten gilt für alle Verkehrsbereiche, dass aus wirtschaftlichen Gründen die Verkehrsinfrastruktur in den Bewerberstaaten unbedingt auf das EU-Niveau gebracht werden muss, da zum Zeitpunkt des Beitritts die Hauptinfrastruktur der Beitrittsländer Teil des transeuropäischen Netzes sein soll. Hierfür stehen gemeinschaftliche Mittel zur Verfügung. Selbstverständlich muss eine Wiederholung früherer Fehler vermieden werden. Bei der Anlage neuer bzw. dem Ausbau bestehender Infrastruktur müssen genau wie bei der eigentlichen Verkehrspolitik neben wirtschaftlichen Aspekten auch soziale und ökologische Folgen ausdrücklich berücksichtigt werden. Da es sich bei einigen der Bewerberstaaten um Binnenländer handelt, muss der Infrastruktur für den kombinierten Verkehr hier besondere Beachtung geschenkt werden.

Der aktuelle Stand sieht so aus, dass die meisten Bewerberstaaten die Übernahme der EU-Rechtsvorschriften in ihre einzelstaatliche Gesetzgebung bereits nahezu abgeschlossen haben. Das wichtigste, das getan werden muss, ist zu prüfen, ob auch die tatsächliche Umsetzung in der Praxis stattfinden wird. Hierfür ist ein gut funktionierendes Beobachtungssystem unverzichtbar.

3. Schlüsselaspekte bei den einzelnen Verkehrsträgern

3.1 Gemeinschaftlicher Besitzstand

3.1.1 Straßenverkehr

Die praktische Umsetzung des gemeinschaftlichen Besitzstandes wird in den Bewerberstaaten bedeuten, dass sowohl die Kapazitäten der staatlichen Behörden als auch die Qualifikation des Personenkreises, der sich auf staatlicher Ebene und in anderen Durchführungs- und Kontrollinstanzen mit dieser Thematik beschäftigt, erweitert werden müssen. Auch werden die betreffenden Personen entsprechend geschult und ausgebildet werden müssen. Auf verschiedenen Gebieten haben Beitrittsländer um Abweichungen gebeten, und zwar in vielen Fällen hinsichtlich der Massen und Abmessungen oder bezüglich der Anwendung der Bedingungen der Kreditwürdigkeit auf dem Inlandsverkehr.

3.1.2 Binnenschifffahrt

Binnenschifffahrt ist nur für einige Bewerberstaaten ein relevanter politischer Bereich, und zwar für alle Donauanrainer (Slowakei, Ungarn, Rumänien, Bulgarien) sowie für Tschechien und Polen und in beschränktem Maße auch für Lettland und Litauen.

Zwar gibt es auf EU-Ebene bereits einen ziemlich vollständigen Besitzstand an Rechtsvorschriften für die Binnenschifffahrt, vorherrschend ist jedoch noch immer die Regulierungsarbeit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR, Mitgliedstaaten Schweiz, Frankreich, Deutschland, Belgien, Niederlande), die ihre Bestimmungen auf der Basis der revidierten Rheinschifffahrtsakte (Mannheimer Akte) festlegt. Aufgrund des Zusatzprotokolls Nummer 2 zur revidierten Rheinschifffahrtsakte haben Schiffe aus den Bewerberstaaten momentan nur einen beschränkten Marktzugang zur Rheinschifffahrt: Sie dürfen keine Transporte zwischen Rheinhäfen durchführen. Unmittelbar nach dem Beitritt wird diese Beschränkung automatisch wegfallen, da das sogenannte Zusatzprotokoll Nummer 2 zur Rheinschifffahrtsakte besagt, dass für Schiffe, für die eine echte Verbindung mit der EU besteht, der Zugang zur Rheinschifffahrt gewährt wird. Trotzdem wird auch nach dem Beitritt in Bezug auf die Rheinschifffahrt für verschiedene Aspekte (wie etwa beispielsweise den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die Besatzungsanforderungen, die fachliche Qualifikation) eine gesonderte Bestimmung gelten, denen Schiffe aus neuen Mitgliedstaaten weiterhin genügen müssen um tatsächlich Zugang zum Rhein zu bekommen.

Andererseits ist der Marktzugang von EU-Ländern in den Bewerberstaaten aufgrund bilateraler Vereinbarungen noch begrenzt, wird aber nach dem Beitritt vermutlich völlig frei sein, da kein einziger Bewerberstaat diesbezüglich einen Übergangszeitraum beantragt hat. Auch was die sonstigen EU-Binnenschifffahrtsvorschriften angeht, sind keine Probleme zu erwarten. Alle Bewerberstaaten gehen davon aus, dass sie den technischen Anforderungen bezüglich ihrer Schiffe nachkommen können. Bislang hat lediglich Ungarn einen Übergangszeitraum bis zum 31. Dezember 2004 für die sogenannte Alt-für-Neu-Regelung beantragt.

3.1.3 Schienenverkehr

Zurzeit arbeitet der Ausschuss eine Stellungnahme zu Vorschlägen der Europäischen Kommission für eine weitere Reform des Eisenbahnsektors in der EU aus. Diese Vorschläge sind unter dem Namen "Eisenbahninfrastrukturpaket" bekannt. Im Falle seiner Verabschiedung wird dieses Paket zum Besitzstand erhoben werden. Im Rahmen des Infrastrukturpakets werden folgende 3 Richtlinien geändert:

- In die Richtlinie 91/440/EWG wurde die Bestimmung aufgenommen, dass eine organisatorische Trennung von Fahrweg und Betrieb sowie eine Trennung zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Staat erfolgen muss.
- In die Richtlinien 95/18/EG wurde eine Bestimmung aufgenommen, der zufolge die Genehmigungen zur Erbringung von Güterverkehrsdiensten für den gesamten Schienenverkehr gelten.
- Die Richtlinie 95/19 wurde durch eine neue Richtlinie ersetzt, in der für den gesamten Schienenverkehr Regeln für die Netznutzungsentgelte und das Kapazitätsmanagement festgelegt werden.

Die wichtigsten Elemente dieser Änderungsrichtlinien sind Marktöffnung und die Trennung von Fahrweg und Betrieb. Die Verpflichtung zur organisatorischen Trennung von Infrastrukturaufgaben (wie etwa Zulassung, Nutzungsentgelte, Kapazitätsmanagement, Sicherheit) und Transportaufgaben ist eine *conditio sine qua non* für die Bewerberstaaten.

Vor allem Polen und Ungarn haben signalisiert, dass ihnen die Umstrukturierung und Privatisierung der Eisenbahnunternehmen Probleme bereitet. So haben sie denn auch eine Abweichung beantragt für die Richtlinie 95/15 in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität und Nutzungsentgelten.

3.1.4 Seeverkehr

Die wichtigsten Fragenkomplexe im Seeverkehrsbereich betreffen den Marktzugang, den Wettbewerb, die Schiffsbesatzungen und staatlichen Beihilfen und Sicherheit und Umwelt, soweit sie für die Wettbewerbsposition von Bedeutung sind. Es muss verhindert werden, dass es auf einem dieser Gebiete so weit kommt, dass EU-Reeder mit einer unlauteren Konkurrenz aus den Bewerberstaaten konfrontiert werden. Die Bewerberstaaten müssen auf all diesen Gebieten den gemeinschaftlichen Besitzstand in vollem Umfang und ohne Übergangszeiträume übernehmen, wenn sie beitreten. Wegen des Fehlens entsprechender Begleitmaßnahmen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Besitzstandes in den Bewerberstaaten wird dies nicht einfach sein. Insbesondere die Sicherheit im Seeverkehr gibt Anlass zu Bedenken. In der letzten Zeit ist Sicherheit zu einem der wichtigsten Aspekte geworden. So einigte sich die Europäische Kommission vor kurzem auf ein Signal- und Informationssystem für den Seeverkehr. Durch dieses System sollen Unfälle infolge hohen Verkehrsaufkommens auf wichtigen europäischen Routen verhindert werden. Auch diesen jüngeren Entwicklungen werden die Bewerberstaaten Rechnung tragen müssen.

3.1.5 Luftverkehr

Bereits vor Beginn der Beitrittsverhandlungen wurden Gespräche zwischen der EU und den Bewerberstaaten über die Aufnahme der Bewerberstaaten in den Luftverkehrsbinnenmarkt aufgenommen.

Es wurde dasselbe Konzept gewählt, wie seinerzeit, als es um die Einbeziehung Norwegens und Islands ging, d.h. ein multilaterales Übereinkommen zwischen der EU und den Bewerberstaaten sowie den Bewerberstaaten untereinander, in denen die Grundprinzipien verankert wurden. Daneben gibt es gesonderte Protokolle für jedes einzelne Land, in denen insbesondere die jeweiligen Abweichungen bezüglich der Basisvereinbarungen festgelegt wurden. Hierbei geht es vor allem um Übergangszeiträume bei bestimmten Komponenten des Besitzstandes hinsichtlich des Luftverkehrs (sämtliche Aspekte in Bezug auf Marktzugang, Sicherheit und Umwelt). Da auf diesem Wege bereits alle Aspekte des Besitzstandes in Bezug auf den Luftverkehr behandelt wurden, sind für den Luftverkehr keine gesonderten Beitrittsverhandlungen nötig.

3.2 Definition und Statistiken

Da dieser Fragenkomplex für sämtliche Verkehrsträger im gleichen Maße gilt, wurde von einer Einzelbetrachtung der verschiedenen Verkehrsarten abgesehen. Keiner der Bewerberstaaten hat um Abweichungen bezüglich der gemeinschaftlichen Bestimmungen über Statistiken beantragt. Die Erstellung von Statistiken ist jedoch ein zeitaufwendiges Unterfangen, während häufig aktuelle Zahlen benötigt werden, die schnell ermittelt werden können. Deswegen sollte nach Ansicht des Ausschusses ein Beobachtungssystem konzipiert werden, um die Entwicklung des Verkehrsmarktes in der EU verfolgen zu können und den Entscheidungsorganen entsprechend relevante, vergleichbare und aktuelle Daten an die Hand zu geben.

Diese Daten werden auch erforderlich sein, um die Frage beantworten zu können, ob und inwieweit von einer Krise zu sprechen ist. Hier ist beispielsweise zu denken an Information über Preise, Kosten, Tarife auch in Form von Indexzahlen sowie Konjunkturerhebungen in den verschiedenen Verkehrssektoren.

Neben der Verfügbarkeit von Information auf kurze Sicht muss nach Ansicht des Ausschusses auch unbedingt mit derselben Terminologie und denselben Definitionen in den heutigen EU-Mitgliedstaaten und in den Beitrittsländern gearbeitet werden. Davon ist man indes noch sehr weit entfernt. Jüngste Untersuchungen haben ergeben, dass 6 Bewerberstaaten die gleichen Definitionen wie die EU-Länder für "Werkverkehr" verwenden. Deswegen ist es äußerst wichtig, dass die übrigen Länder so schnell wie möglich diese Definition übernehmen und in der Praxis anwenden.

3.3 **Wirtschaft**

3.3.1 **Wettbewerb**

3.3.1.1 **Straßenverkehr**

In den Bewerberstaaten gilt Niederlassungsfreiheit, aber in einigen Ländern gibt es noch nach wie vor eine Quotenregelung für den internationalen Verkehr. Es gibt keine Marktindikatoren, die Aufschluss geben über die Intensität des Wettbewerbs sowohl auf EU-Niveau als auch in den Bewerberstaaten. Die stark zugenommene Konkurrenz, die nach Ansicht des Ausschusses auf die nicht gut genug funktionierenden Qualitätskriterien für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zurückzuführen ist, läuft darauf hinaus, dass Sozialvorschriften und Verkehrssicherheitsvorschriften nicht eingehalten werden.

Deswegen hält der Ausschuss es für sehr wichtig, dass die Ausbildung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und Kraftfahrers auf ein höheres und dem EU-Standard vergleichbares Niveau gebracht werden muss.

Bezüglich des Kabotageverkehrs geht der allgemeine Eindruck dahin, dass eine unmittelbare Liberalisierung des Kabotagemarktes auf EU-Ebene nicht wünschenswert ist. Bilateral können Mitgliedstaaten mit den Beitrittsländern Vereinbarungen über gegenseitige Liberalisierung treffen. Auf Gemeinschaftsebene wird erst in einigen Jahren (häufig ist von einem Zeitraum von 5 Jahren die Rede) eine teilweise oder gar völlige Liberalisierung des Kabotagemarktes für die meisten Beitrittsländer in Angriff genommen. Im Falle Sloweniens, Maltas und Zyperns wird mit dem Beitritt eine gegenseitige Öffnung des Kabotagemarktes stattfinden.

3.3.1.2 **Binnenschifffahrt**

In der Binnenschifffahrt haben wie bereits erwähnt Schiffe aus den Kandidatenstaaten infolge des Zusatzprotokolls 2 zur revidierten Rheinschifffahrtsakte bislang nur beschränkten Zugang zur Rheinschifffahrt. Nach dem Beitritt gilt diese Beschränkung nicht mehr und haben die Schiffe aus den Bewerberstaaten freien Zugang zum Rhein, wenn sie den sonstigen EU-Kriterien genügen.

3.3.1.3 **Schienenverkehr**

Der Wettbewerb im Schienenverkehrsbereich ist nach Ansicht des Ausschusses ein sehr empfindlicher Bereich, da sich die Lage in den Bewerberstaaten so unterschiedlich darstellt. Der diesbezügliche Denkansatz geht dahin, dass der Verkehrsbetrieb bzw. die Nutzung der Schieneninfrastruktur soweit als möglich durch den Markt bestimmt wird, während die Rahmenbedingungen und die Infrastrukturpolitik vom Staat festgelegt werden. Zugleich muss der Eisenbahnsektor effizienter werden, um überleben zu können. Der Ausschuss hebt hervor, dass dies jedoch nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit gehen darf. Die bisherigen Erfahrungen mit Reformmaßnahmen sehen so aus, dass

die Liberalisierung nicht automatisch zu einem größeren Wettbewerb führt. In jedem Falle muss sie mit der Harmonisierung auf technischem und wirtschaftlichem Gebiet Hand in Hand gehen.

3.3.1.4 Seeverkehr

Der Wettbewerb im Seeverkehrssektor findet vor allen Dingen in den Bereichen statt, die im Abschnitt über den Besitzstand beschrieben wurden: Marktzugang, Besetzung und staatliche Beihilfen und Sicherheit und Umwelt. Für all diese Bereiche gilt, dass wenn alle sich dem Besitzstand anpassen und ihn nach dessen Umsetzung in einzelstaatliches Recht auch in der vereinbarten Weise respektieren, keine Wettbewerbsverzerrung stattfinden wird. Hier ist wegen der großen Flotten dieser Staaten insbesondere die Lage in Malta und Zypern besorgniserregend.

3.3.1.5 Luftverkehr

Die Bedingungsleichheit im Luftverkehr – Marktzugangsanforderungen, Kontrollen und Durchsetzung – ist mit den vereinbarten Übergangszeiträumen bekannt und mit den Bewerberländern abgesprochen. Nach Einschätzung des Ausschusses zeichnen sich diesbezüglich keine Probleme ab.

3.3.2 Besteuerung

3.3.2.1 Straßenverkehr

Diesbezüglich ist die Situation in den Bewerberstaaten unterschiedlich. Einige benutzen dieselbe Systematik wie die EU (Kfz-Steuer, Verbrauchssteuer und Entgeltsystem bzw. Benutzungsgebühren).

Andere Bewerberstaaten gehen nach einer anderen Systematik vor. In der EU wurde im September 2001 das Verkehrsweißbuch veröffentlicht, demzufolge jede Verkehrsart die gesamten durch sie verursachten Kosten tragen muss, einschließlich der externen Kosten. Es wird eine Rahmenrichtlinie für ein Infrastrukturkostenanlastungssystem kommen, und außerdem steht ein Vorschlag für eine einheitliche Besteuerung von schweren Straßenfahrzeugen bevor. Der Ausschuss ist der Auffassung, dass der Grundsatz, dass jeder Verkehrsträger die gesamten durch ihn verursachten Kosten tragen muss, ein durchaus zu vertretendes Prinzip ist, plädiert jedoch dafür, ein einfaches System zu wählen, in das auch die Bewerberstaaten schnell eingebunden werden können.

3.3.2.2 Binnenschifffahrt

Steuerlich gesehen wird der Beitritt der Bewerberstaaten nach Einschätzung des Ausschusses im Binnenschifffahrtssektor keine großen Folgen haben. Bekanntermaßen ist es aufgrund der Mannheimer Akte verboten für die Benutzung des Rheines Abgaben einzuführen.

Wie sich dies mit dem Tenor etwa des Weißbuches verträgt, lässt sich bislang noch nicht absehen.

3.3.2.3 **Seeverkehr**

In diesem Bereich werden derzeit die bestehenden Leitlinien für staatliche Beihilfen überprüft, um die Wettbewerbsposition der Seeverkehrsflotte der Gemeinschaft zu verbessern.

3.3.2.4 **Luftverkehr**

Im Bereich des Luftverkehrs hält der Ausschuss im Hinblick auf eine steuerliche Gleichbehandlung der Verkehrsarten eine baldige Diskussion der Besteuerung für wünschenswert.

3.4 **Sozialer Aspekt**

3.4.1 **Straßenverkehr**

Einige EU-Mitgliedstaaten machen sich Sorgen über die Beschäftigungslage im Verkehrssektor, wenn die Bewerberstaaten beitreten. Und zwar vor allem, weil die Lohnkosten in den Bewerberstaaten deutlich niedriger sind. Es wird ein Verlust von Arbeitsplätzen befürchtet.

Der Beitritt der Bewerberstaaten bedeutet außerdem, dass die Außengrenzen der Union sich zu den Außengrenzen der Bewerberstaaten verlagern. Der Ausschuss macht darauf aufmerksam, dass dies soziale Folgen mit sich bringt für das Grenzpersonal der Mitgliedstaaten, die gegenwärtig die Außengrenze der Union bilden sowie für das Grenzpersonal der Bewerberstaaten, die in verstärktem Maße die Auswirkungen der EU-Erweiterung auf diesem Gebiet verspüren werden. Nach Ansicht des Ausschusses werden diese Folgen unterschätzt.

Mit den neuen Außengrenzen werden entsprechende Schulung und Ausbildung von Grenzpersonal erforderlich und außerdem müsste, wie schon früher in Bezug auf EU-Bürger geschehen, ein entsprechendes Sozialprogramm ins Leben gerufen werden.

3.4.2 **Binnenschifffahrt**

Die sozialen Folgen der EU-Erweiterung scheinen auf den ersten Blick sowohl für die Arbeitnehmer der heutigen Union als auch für die Arbeitnehmer der Beitrittsländer positiv zu sein.

3.4.3 **Eisenbahnverkehr**

Nach Ansicht des Ausschusses ist es noch zu früh, um ein fundiertes Urteil über die sozialen Folgen des EU-Beitritts für das Eisenbahnpersonal abgeben zu können.

3.4.4 **Seeverkehr**

Im Seeverkehrsbereich gibt es starke Befürchtungen hinsichtlich sozialer Dumpingpraktiken, wenn die Bewerberstaaten beigetreten sind. Nach Ansicht des Ausschusses sollten für die Seeleute aus den Bewerberstaaten nach dem Beitritt eigentlich die gleichen Arbeitsbedingungen wie für Seeleute aus der EU gelten. Dies ist bisher nicht so, und es ist zu befürchten, dass sich dies auch nach dem Beitritt nicht ändern wird, da es möglich ist, auf Schiffen der Gemeinschaft mit Seeleuten aus Nicht-EU-Staaten zu arbeiten und diese nach den in ihrem Herkunftsland geltenden Bestimmungen zu entlohnen. Der Ausschuss hält dies für nicht wünschenswert und außerdem für wettbewerbsverzerrend. Die Folgen können natürlich von Land zu Land unterschiedlich sein, aber nach Ansicht des Ausschusses erscheint eine diesbezügliche EU-Norm angezeigt, die in einer EU-Richtlinie oder Verordnung verankert ist, so dass die Vorschriften des Flaggenstaats zur Anwendung kommen.

3.4.5 **Luftverkehr**

Diesbezüglich sind keine Probleme zu erwarten.

3.5 **Verkehrssicherheit**

3.5.1 **Straßenverkehr**

Verkehrssicherheit ist eines der wichtigsten Themen, dem nach Meinung des Ausschusses bei den Beitrittsverhandlungen Aufmerksamkeit zu widmen ist. Uns zwar um so mehr, als aus den Daten der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (EVMK) hervorgeht, dass die Verkehrssicherheit sich in den letzten Jahren verschlechtert hat. Dies ist unter anderem auf den wachsenden Fahrzeugbestand in den Bewerberländern zurückzuführen. Der Ausschuss ist der Ansicht, dass sowohl die Gesetzgebung als auch die Anwendung und Kontrolle der Bestimmungen verschärft werden müssen, um diesem Abwärtstrend Einhalt zu gebieten. In diesem Zusammenhang betont der Ausschuss, dass auch Bemühungen um Verbesserungen im Bereich der Einstellung der Verkehrsteilnehmer und der "Verkehrskultur" in den Bewerberstaaten erforderlich sind. Im Straßenverkehr hat infolge der wirtschaftlichen Entwicklung ein starkes Wachstum des Verkehrsaufkommens stattgefunden. Was die Verkehrssicherheit anbelangt, beinhaltet der gemeinschaftliche Besitzstand unter anderem die Einführung der Lenk- und Ruhezeitregelung, des elektronischen Fahrtenschreibers und des Geschwindigkeitsbegrenzers sowie künftig auch des Fahrerausweises, die mit dem Beitritt für internationale Fahrzeuge Vorschrift sind. Außerdem müssten für den Fall, dass das Verkehrsweißbuch in die Form einer europäischen Regelung gegossen würde, die infolge von Verkehrsunfällen entstehenden Kosten in das Transportentgelt eingerechnet werden. Ergänzend möchte der Ausschuss bemerken, dass er es für sehr wichtig hält, dass auf europäischer Ebene eine systematische Analyse der Ursachen von Verkehrsunfällen in Angriff genommen wird.

3.5.2 **Binnenschifffahrt**

Die Binnenschifffahrt geht nicht davon aus, dass sich die Verkehrssicherheitssituation infolge des Beitritts der Bewerberstaaten wesentlich verändern wird.

3.5.3 **Schienenverkehr**

Da die Eisenbahnunternehmen täglich Millionen von Menschen und Gütern transportieren, ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheitsniveaus in der EU auch nach dem Beitritt von höchster Bedeutung. Diesbezüglich hat die Europäische Kommission in ihrem zweiten Eisenbahnpaket eine Reihe begleitender Maßnahmen vorgeschlagen, um dieses Verkehrssicherheitsniveau zu garantieren. Nach Meinung des Ausschusses ist es empfehlenswert, dass diese Begleitmaßnahmen so schnell wie möglich verabschiedet werden.

3.5.4 **Seeverkehr**

Der Ausschuss ist der Ansicht, dass die Seeverkehrssicherheit ein Bereich ist, der in Bezug auf quasi alle (Seeverkehr betreibenden) Bewerberstaaten Anlass zu Besorgnis gibt. Dies gilt insbesondere für die Sicherheitsanforderungen, die an Schiffe zu stellen sind. Hauptsächlich geht es dabei um im Übrigen noch nicht vollständige internationale Regelungen (auf IMO-Ebene), die für alle Staaten gelten und z.T. in strengerer Form in den gemeinschaftlichen Besitzstand übernommen wurden. Auch wenn die Bewerberstaaten keine Übergangszeiträume beantragt haben, ist in diesem Punkt Aufmerksamkeit geboten. Unfälle der jüngsten Zeit mit Schiffen aus etwa Zypern und Malta haben noch einmal den Ernst dieser Problematik aufgezeigt. Innerhalb der EU wurde anlässlich dieser Seeverkehrsunfälle eine weitere Nachbesserung des gemeinschaftlichen Besitzstandes (in Form der sogenannten ERIKA-Maßnahmen) in Angriff genommen, wodurch die Diskrepanz im Vergleich zu den Bewerberstaaten sich weiter verschärfen wird, wenn diese nicht umgehend entsprechend nachziehen. Daher müssen die diesbezüglichen Vorschriften in den Bewerberstaaten so schnell wie möglich umgesetzt werden.

3.5.5 **Luftverkehr**

Das Verkehrssicherheitspaket ist in einem gesonderten Protokoll verankert, das zwischen jedem einzelnen Bewerberstaat und der EU ausgehandelt wurde. Mit den einzelnen Bewerberstaaten wurden Vereinbarungen über eventuelle Abweichungen getroffen.

3.6 **Infrastruktur**

3.6.1 **Derzeitige Lage**

Innerhalb der EU wurde ein Netzwerk von Verkehrskorridoren festgelegt (das Trans-europäische Verkehrsnetz oder abgekürzt TEN-T). Zur Vorbereitung der Anbindung der Bewerberländer an dieses Netz hat die Europäische Kommission eine ausgedehnte Bestandsaufnahme der

vorhandenen und benötigten Infrastruktur in diesen Ländern vorgenommen, die sogenannte Verkehrsinfrastrukturbedarfsabschätzung (TINA). In dieser Bestandsaufnahme geht es um einen Gesamtmittelbedarf von etwa 90 Milliarden Euro. Und zwar für den Neu-/Ausbau von 18.000 km Straßen, 20.000 km Schieneninfrastruktur, 38 Flughäfen, 13 Seehäfen und 49 Binnenhäfen. Die Infrastruktur der Binnenschifffahrt erfordert besondere Aufmerksamkeit, da die Stellungnahme¹ zeigte, dass Instandsetzungsarbeiten an den Binnenwasserstraßen vorgenommen werden müssen, um sie im Rahmen der Transeuropäischen Netze optimal nutzen zu können. Infrastrukturvorhaben der Bewerberstaaten, die im TINA-Schlussbericht aufgeführt sind, können für eine EU-Finanzierung aus ISPA und PHARE-Mitteln in Betracht kommen. Allerdings nicht zu 100%. Die Bewerberstaaten werden selber den größten Teil der hierfür erforderlichen Finanzmittel aufbringen müssen (es ist von mehr als 90% die Rede). Nach dem Beitritt werden die Bewerberstaaten unter die EU-Bestimmungen für das TEN-T fallen. Dieses Regelwerk besteht aus Leitlinien für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und allgemeinen Spielregeln für die Gewährung einer finanziellen Unterstützung. Nach Ansicht des Ausschusses muss dieses Regelwerk überarbeitet werden: bei den Richtlinien für das Transeuropäische Verkehrsnetz muss in Bezug auf die Bewerberstaaten auf Karten ausgewiesen werden, welche Infrastruktur Teil des TEN-T sein wird. In diesem Zusammenhang weist der Ausschuss darauf hin, dass die Ausdehnung der transeuropäischen Verkehrsnetze auf die Inseln der Europäischen Union² in Zukunft auch für die Bewerberstaaten gelten muss. Ein wichtiger Aspekt ist des Weiteren, dass die Mitgliedstaaten bei den Vorhaben für den Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes auch den Umweltaforderungen (Habitatrichtlinien) genügen müssen.

3.6.2 Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass nur dann wirksame Investitionen getätigt werden können, wenn der multinationale und grenzüberschreitende Charakter des Transeuropäischen Verkehrsnetzes berücksichtigt wird. Deshalb sind regionale ebenso wie grenzübergreifende Zusammenarbeit und Koordinierung für Planung, Durchführung, Zeitplan usw. unabdingbar. Infrastrukturprojekte müssen auf der Grundlage eines integrierten grenzübergreifenden Netzwerks umgesetzt werden; die Donaustaaten und -häfen sind ein gutes Beispiel für diese Forderung.

3.7 Umwelt

3.7.1 Verkehrsträger

Emissionsnormen und Kraftstoffqualität fallen unter dieses Kapitel. Dank der Euro-Normen ist der Ausstoß von unter anderem Stickoxiden in der EU recht stabil geblieben. Durch die Vergrößerung des Binnenmarktes wird mit einem starken Wachstum des Gütertransports auf der Straße gerechnet. Vor allem das Ziel, den CO₂-Ausstoß zu senken, wird nicht zu verwirklichen sein. Um den Schaden so gering wie möglich zu halten, ist es wichtig, schnellstmöglich einen Fuhrpark an

¹ Initiativstellungnahme zum Thema "Die Zukunft des transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes", Berichterstatter: Herr Leveaux, ABl. C 80 vom 03.04.2002, S. 15.

² Initiativstellungnahme zum Thema "Die Ausdehnung der transeuropäischen Verkehrsnetze auf die Inseln der Europäischen Union", Berichterstatter: Herr Vassilaras, ABl. C 149 vom 21.06.2002, S. 60.

sauberen Kraftfahrzeugen in den Bewerberstaaten zu schaffen. Außerdem wird auch die Eindämmung des Verkehrslärms und die Senkung der Unfallopferzahlen äußerst schwierig sein.

Aus diesem Grunde aber auch wegen der zu erwartenden Verkehrsverdichtung auf den Straßen ist es nach Ansicht des Ausschusses nötig, dass die Entwicklung der Infrastruktur der anderen Verkehrsträger und eine marktkonforme Denkweise bei diesen Verkehrsarten nach Kräften vorangetrieben werden. Die Anlastung der gesamten Kosten bei sämtlichen Verkehrsarten könnte nach Einschätzung des Ausschusses diesen Prozess beschleunigen.

In den Bewerberstaaten muss schließlich bei der Planung und der Verwirklichung von Infrastruktur sichergestellt werden, dass die EU-Vorschriften Natura 2000 und die FFH-Richtlinie respektiert werden. Neben einer strategischen Umweltfolgenabschätzung von Infrastrukturprogrammen erscheint es logisch, bereits in einer frühen Phase die breite Öffentlichkeit und Natur- und Umweltschutzorganisationen in das Geschehen einzubeziehen.

Schließlich hält es der Ausschuss für geboten, ein Marktbeobachtungssystem für Umweltauswirkungen aufgrund von Transport- und Verkehrsinvestitionen einzurichten, damit die ökologischen Folgen solcher Entscheidungen besser sichtbar werden.

3.8 Grenzsicherheit

Der Verkehrssektor ist besonders sensibel für Sicherheitsaspekte in Verbindung mit terroristischen Handlungen und illegaler Einwanderung.

Mit Blick auf die Erweiterung sollten alle erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden. Auf Ersuchen der Kommission bereitet der EWSA derzeit eine Sondierungsstellungnahme zu diesem Thema vor.

4. Schlussbemerkungen

Der Ausschuss ist der Ansicht, dass die Erweiterung der EU um die Beitrittsländer in der nahen Zukunft verkehrspolitisch die richtige Entscheidung ist. Die Erweiterung wird sich nicht nur auf die heutigen EU-Mitgliedstaaten und die Beitrittsländer auswirken, sondern auch für andere Staaten, wie z. B. Russland, Perspektiven und Auswirkungen mit sich bringen.

Das vorliegende Dokument beschreibt die Situation bezüglich der Erweiterung in 13 Beitrittsländern. Im Mittelpunkt steht die Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstandes und insbesondere seine Umsetzung in die Praxis. Dem Ausschuss liegt vor allem Letzteres am Herzen, da seiner Ansicht nach die Auswirkungen des Beitritts auf die Verwaltungsorgane und das Verwaltungspersonal in den Beitrittsländern doch unterschätzt werden. Beispiele sind die Verschiebung der Außengrenzen der Union und deren soziale Folgen für die Zollbediensteten und die Infrastruktur. Die Erweiterung wird sich aber auch auf die Verkehrssicherheit und die Umwelt einschneidend auswirken.

Insgesamt ist der Ausschuss der Ansicht, dass die Erweiterung aus Sicht der Verkehrspolitik vernünftig ist, dass jedoch die Folgen der Erweiterung in vielen Bereichen unterschätzt werden.

Brüssel, den 19. September 2002

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Göke FRERICHS

Patrick VENTURINI

*
* *
*

NB: Bitte umseitigen Anhang beachten

The Europe Agreements

The **Europe Agreements** provide the framework for bilateral relations between the European Communities and their Member States on the one hand and the partner countries on the other.

The Europe Agreements cover trade-related issues, political dialogue, legal approximation and other areas of cooperation, including industry, environment, transport and customs. They aim progressively to establish a free-trade area between the EU and the associated countries over a given period, on the basis of reciprocity but applied in an asymmetric manner (i.e. more rapid liberalisation on the EU side than on the side of the associated countries). The **Association Agreements** with Cyprus and Malta cover similar fields (except political dialogue), while the Agreement with Turkey was also aiming to achieve a Customs Union. Read more about these agreements [here](#).

The thirteen candidate countries have all signed Europe Agreements with the European Union, as shown in the table below.

Country	Europe Agreement signed	Europe Agreement came into force	Official application for EU Membership
Bulgaria	March 1993	February 1995	December 1995
Czech Republic	October 1993	February 1995	January 1996
Estonia	June 1995	February 1998	November 1995
Hungary	December 1991	February 1994	March 1994
Latvia	June 1995	February 1998	October 1995
Lithuania	June 1995	February 1998	December 1995
Poland	December 1991	February 1994	April 1994
Romania	February 1993	February 1995	June 1995
Slovakia	October 1993	February 1995	June 1995
Slovenia	June 1996	February 1999	June 1996
Country	Association Agreement signed	Association Agreement came into force	Official application for EU Membership
Turkey	September 1963	December 1964	14 April 1987
Malta	December 1970	April 1971	16 July 1990
Cyprus	December 1972	June 1973	3 July 1990