

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (63)296

Vol. 1963/0072

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT

KOMMISSION

VIII/KOM(63) 296 endg.

Orig. F

Brüssel, den 24. Juli 1963

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES RATS

über einen Vorschuß von 5,5 Millionen RE aus Mitteln
des EEF zur Finanzierung des Ankaufs von Ersatzteilen
für den Kraftfahrzeugpark der Republik KONGO (Léopoldville)

(Dem Rat von der Kommission vorgelegt)

VIII/KOM(63) 296 endg.

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES RATS

über einen Vorschuß von 5,5 Millionen RE aus Mitteln
des EEF zur Finanzierung des Ankaufs von Ersatzteilen
für den Kraftfahrzeugpark der Republik KONGO (Leopoldville)

(Dem Rat von der Kommission vorgelegt)

I. BEGRÜNDUNG

a) Allgemeine Problematik

Eine Untersuchung der heutigen Wirtschaftslage der Republik Kongo ergibt, daß das Verkehrswesen zu den Bereichen zählt, die von der gegenwärtigen Wirtschaftskrise des Landes am schwersten betroffen sind.

Die Ereignisse in der Republik Kongo seit 1960 haben das Land in einen beispiellosen finanziellen Engpass geführt. So sind die Behörden nicht mehr in der Lage, die Verkehrs- und Verbindungswege - insbesondere das Straßenverkehrsnetz - angemessen instand zu halten und können wegen des starken Devisenmangels keine Amortisierung oder normale und regelmäßige Neu-ausrüstung im Verkehrsmittel-sektor mehr sicherstellen.

Jeder Versuch, die Wirtschaft anzukurbeln, muß bei dieser nunmehr zwei Jahre dauernden Lage auf ernsthafte Schwierigkeiten stoßen. Jeglichen Bemühungen im Produktionsbereich - in der Landwirtschaft oder im Bergbau also - müßten daher Instandsetzungsarbeiten im Verkehrsbereich vorausgehen.

.../...

Nun sind unter den gegenwärtigen Umständen weder die öffentliche Hand noch die Privatwirtschaft finanziell imstande, solche Verpflichtungen zu erfüllen: erstens weisen die öffentlichen Finanzen ein Defizit auf, und zweitens verfügt das Land nicht über die notwendigen Devisen (erinnern wir uns doch daran, daß das Haushaltsdefizit der letzten beiden Jahre rund 20 Milliarden Kongo-Franken betrug und daß die Ausfuhr im Werte von 6 Milliarden Kongo-Franken nur 25 v.H. der Ausfuhr von 1959 darstellte). Diese Zahlen zeigen deutlich, daß die Republik Kongo ohne Hilfe von außen nicht in der Lage sein wird, ein Verkehrspotential zu erhalten, dessen Zustand für jede wirtschaftliche Wiederbelebung ausschlaggebend ist.

Eine Analyse der Verkehrsstruktur und -ausrichtung ergibt, daß vorzugsweise der Straßenverkehr gefördert werden muß. Das Verkehrssystem umfaßt zwar vom Mündungstrichter an der Küste flußaufwärts ein Wasserstraßennetz von 1.500 km Länge und dazu ein Eisenbahnnetz von 5.000 km, stützt sich aber im Binnenland auf ein Straßennetz von 150.000 km, das zu den dichtesten in ganz Afrika zählt. Wesentliche Aufgabe dieses Netzes ist es, den größten Teil der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und einen Teil der für die Ausfuhr bestimmten Bergwerksprodukte den Fluß- und Eisenbahnwegen zuzuführen und auf demselben Wege die Versorgung des Binnenlandes mit eingeführten Erzeugnissen sicherzustellen.

Obwohl gegenwärtig keine gültige Gesamtstatistik über den Verkehrsumfang auf diesem Netz vorliegt, erhellt die Bedeutung aus dem schnellen Anwachsen des Fuhrparks, der in den letzten 20 Jahren von 9.000 auf 60.000 Einheiten anstieg, wobei rund 50 v.H. auf Nutzfahrzeuge (mit mehr als 3 Tonnen) entfallen.

Diese Erwägungen und obendrein die jüngsten Berichte der Weltbank und auch der Handelsattachés von den Botschaften der sechs Länder in Leopoldville beweisen die hohe Bedeutung des Straßenverkehrs für die gesamte kongolesische Wirtschaft.

.../...

Um dieses Potential, das Ergebnis umfangreicher Investitionen, die von 1950 bis 1960 allein für den öffentlichen Sektor 7,5 Milliarden sfrs betrugen, instand zu setzen und wirtschaftlich voll nutzbar zu machen, hat man unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Situation eine bestimmte Anzahl von dringlichen Vorkehrungen und Schutzmaßnahmen zu treffen:

- Instandsetzung des Straßennetzes durch Ausbesserung der wirtschaftlich wichtigsten Verbindungen, Flottmachen der zerstörten oder nicht mehr betriebenen Fähren, Neuerstellung von Kunstbauten;
- Fortsetzung der normalen Instandhaltung dieser Hauptverbindungsstraßen.

Unabhängig von der Instandsetzung des Straßennetzes ist der gesamte Fahrzeugpark, der mangels Instandhaltung und Ersatzteilen gegenwärtig zu 50 v.H. außer Betrieb ist, neu auszurüsten, damit Produzenten wie auch Verkehrsunternehmer diesen Verkehrsträger voll ausnützen können.

Prüft man Möglichkeiten und Mittel der Republik Kongo für die Durchführung der verschiedenen Arbeiten, dann stellt man zunächst einmal fest, daß eigene Mittel beinahe völlig fehlen.

Haushaltsdefizit und Devisenmangel verhindern die Instandsetzung und völlige Instandhaltung sogar der wichtigsten Verkehrsverbindungen wie auch der elementaren Neuausrüstung des Fahrzeugparks. Daher ist das Land gezwungen, durch bilaterale oder multilaterale Hilfe die Mittel zu finden, um sein Straßen- und Fahrzeugpotential aufrecht zu erhalten. Die wesentlichste Hilfe brachte bisher der durch landwirtschaftliche Schenkungen der US-Regierung gebildete Gegenwertfonds und zum anderen die vom EEF finanzierten Vorhaben. Während die amerikanischen Gegenwertmittel (seit 1961 ungefähr 1 Milliarde Kongo-Franken) zum größten Teil der normalen Instandhaltung einer bestimmten Zahl von Kilometern der Hauptverkehrsstraßen dienten, verwendete man die Mittel des EEF (10.521.000 RE für insgesamt 9 Vorhaben). vornehmlich zur Anlage

.../...

neuer Straßenteile bestimmter städtischer Wegenetze. Durch diese Maßnahmen konnte ein Teil des Straßennetzes zwar instand gehalten oder ausgebessert werden, jedoch reichten die bisher für die Neuaustrüstung des Fahrzeugparks verwendeten Beihilfen und eigenen kongolesischen Mittel nicht aus, um Produzenten und Fuhrunternehmer mit einem den wirtschaftlichen Erfordernissen entsprechenden einsatzfähigen Fahrzeugpark auszustatten.

Bisher stammten die Devisenzuteilungen für die Einfuhr von Ersatzteilen oder Fahrzeugen aus zwei Quellen: aus dem Devisenbestand der Zentralregierung und aus der Auslandshilfe vor allem der Vereinigten Staaten. Die erste Quelle, die niemals ausgereicht hat, wird infolge des ausgeprägten Rückgangs des kongolesischen Exports von Tag zu Tag geringer. Die amerikanischen Beihilfen (von einem Gesamtwert von 412 Millionen Kongo-Franken bis 1962) decken zwar einen Teil des Bedarfs, dienen aber nur zur Einfuhr amerikansicher Fahrzeuge oder Ersatzteile. Daher hat vor allem der Kraftfahrzeugbestand europäischer Herkunft gelitten, der 30 v.H. des Gesamtbestandes stellt; er ist gegenwärtig in sehr schlechtem Zustand, obwohl die Bundesrepublik Deutschland unlängst der Regierung einen Kredit von 10 Millionen DM gewährt hat, um die Einfuhr von Industrieausrüstungen und Fahrzeugteile für den Fahrzeugpark deutscher Herkunft zu ermöglichen.

Die sehr umfangreiche amerikanische Hilfe, die dem kongolesischen Fahrzeugpark zugute kam, diente vor allem zur Instandhaltung und zur Einfuhr amerikanischer Kraftfahrzeuge. Gegenwärtig ist eine zunehmende Abneigung gegenüber europäischen Fahrzeugen festzustellen, da man sie weder reparieren noch ersetzen kann. Sollte diese Tendenz fort dauern, ist zu befürchten, daß der kongolesische Markt in nächster Zukunft der Maschinenbau- und Automobilindustrie der Gemeinschaft verloren geht.

.../...

Hier ist schließlich auf eine widersinnige Situation hinzuweisen, die darin besteht, daß man mangels europäischer Devisen mit amerikanischen Krediten völlig neue Wagen einführt, um einen Bestand an stillgelegten Fahrzeugen zu ersetzen, die wieder einsatzfähig zu machen wären, wenn nur die erforderlichen Devisen vorhanden wären.

b) Bedarf an Ersatzteilen

Der gegenwärtige Bedarf für die Instandsetzung des Kraftwagenparks europäischer Herkunft wurde vom Kongolesischen Unternehmerverband (FEC) in Zusammenarbeit mit dem Planministerium errechnet. Diese Berechnungen beruhen auf Erhebungen und Stichproben, die bei Fahrzeughaltern und offiziellen Vertretern angestellt wurden; an Hand dieser Zahlen ergibt sich folgender Bedarf an Ersatzteilen und Bereifung für die Auffüllung des Lagerbestandes und die Neuversorgung:

- Ersatzteile für Kraftfahrzeuge: 3,5 Millionen RE
- Bereifung: 1,5 Millionen RE

c) Lösungsvorschlag

Nachdem man sich über Bedarf und Dringlichkeit einer Beihilfe im klaren ist, bleibt zu untersuchen, auf welche Weise die EWG eingreifen kann.

Der auf einen offiziellen kongolesischen Antrag gründende Lösungsvorschlag sieht für einschlägige Maßnahmen zwei Phasen im Rahmen eines Investitionsprogramms vor. Dieses Programm - das einstweilige Programm, das von der kongolesischen Regierung offiziell am 26. März 1962 vorgelegt wurde - enthielt eine Reihe besonderer Vorhaben, von denen die meisten zur Verbesserung und Instandsetzung des Wegenetzes dienten. Ein Teil dieser Vorhaben wurde schon von den Instanzen der EWG gebilligt; die anderen befinden sich noch in der Vorprüfung.

Allgemein gesagt, soll der Republik Kongo ein Betrag von 5,5 Millionen RE zur Verfügung gestellt werden, der der Einfuhr von Kraftfahrzeugteilen und Bereifung aus den Ländern der EWG zu dienen hat und ebenso die Nebenkosten für Transport, Versicherung und Überwachung decken soll (10 v.H. des Gesamtbetrages).

.../...

Den zugelassenen Importeuren werden Einfuhrlizenzen auf Grund eines Kontingentsystem ausgehändigt. Diese Importeure werden beim Rechnungsführer des EEF einen entsprechenden Betrag in Kongo-Franken einzahlen, der dazu dienen soll, nach Maßgabe der Durchführung der mit der Republik Kongo abgeschlossenen Finanzabkommen, die Ausgaben in Landeswährung zu zahlen. Dieses Verfahren hat die beiden Vorzüge, daß die Einfuhr von Kraftfahrzeugteilen ermöglicht wird und man daher die für die Investitionsvorhaben verfügbaren Mittel nicht zu verringern braucht. Tatsächlich handelt es sich hier um eine Vorausfinanzierung der Vorhaben des einstweiligen Programms. Indem hier ein bestimmter Betrag vorweg bereitgestellt wird, erhält die Republik Kongo die Möglichkeit, dringend benötigte Ersatzteile einzuführen. Mit derselben Summe lassen sich in einer zweiten Phase über das gesperrte Sonderkonto die Ausgaben der Investitionsvorhaben in Landeswährung decken.

Die Kosten für die Durchführung jedes Vorhabens gliedern sich in Ausgaben in Devisen (Material, Investitionsgüter, Unternehmergewinne, Gehälter für ausländische Techniker usw.) und in Ausgaben in Landeswährung (Löhne und Gehälter für örtliche Arbeitskräfte, örtliche Dienstleistungen, Transporte usw.).

Nach den bisherigen Erfahrungen des Fonds werden sich die Ausgaben für die laufenden kongolesischen Vorhaben auf etwa 50 v.H. in Devisen belaufen. Die dem Kongo im Vorgriff für die Einfuhr von Ersatzteilen zur Verfügung gestellte Summe bleibt auf jeden Fall unter dem Gesamtbetrag, der für die Ausgaben in Landeswährung zur Durchführung der Vorhaben des einstweiligen Programms erforderlich sein dürfte. Unter Einrechnung der schon genehmigten Vorhaben darf der Betrag von 5,5 Millionen RE nicht überschritten werden, wenn vorsichtig gewirtschaftet werden soll.

Auf diese Weise wird der Kongo wirkungsvoll unterstützt, um wenigstens teilweise die Probleme der Instandhaltung des Fahrzeugparks zu lösen, ohne daß dieses Land auf andere Förderungsmaßnahmen des Fonds - vor allem auf die sehr umfangreichen Straßenbauvorhaben - verzichten müßte.

.../...

d) Einzelheiten der Durchführung

Um eine gute Durchführung des oben beschriebenen Verfahrens zu gewährleisten, soll die Kommission der EWG mit der Regierung der Republik Kongo auf Grund eines Beschlusses des Ministerrates der EWG, in dem die vorzeitige Bereitstellung von Devisen genehmigt wird, ein Finanzabkommen schließen, in dem im einzelnen folgende Punkte zu regeln sind:

- Bereitstellung von Devisen, die auf einem für die EWG eingerichteten Konto beim Währungsausschuß in Leopoldville verbucht werden;
- Bildung eines Gegenwertfonds in Kongo-Franken, die auf ein für den EEF eingerichtetes Sperrkonto einzuzahlen sind;
- Wechselkursgarantie der kongolesischen Regierung für diesen Gegenwertfonds, damit die normale Ausführung der bereits abgeschlossenen oder noch abzuschließenden Finanzierungsabkommen zwischen der EWG und der Republik Kongo gesichert ist;
- Abwicklung der Einfuhren, die ausschließlich von den staatlich zugelassenen Einfuhrhändlern innerhalb der ihnen von einem hierzu gebildeten Ausschuß gewährten Kontingente getätigt werden;
- Ausgabe von Einfuhrlizenzen;
- von den Importeuren zu fordernde Sicherheiten gegen Zweckentfremdung;
- Überwachung der Maßnahmen, damit das gewünschte wirtschaftliche Ziel erreicht und jeder Versuch einer Hinterziehung oder Devisenspekulation ausgeschaltet wird;
- Bezeichnung der Gruppen von Endverbrauchern für Ersatzteile und Bereifung, an die die Einfuhrhändler verkaufen müssen;
- Strafen, die in Betrugsfällen oder bei Verstößen vorzusehen sind.

.../...

e) Bearbeitung des Vorgangs.

Das obengenannte Vorhaben wurde von der kongolesischen Regierung ausgearbeitet, nachdem die vom EEF finanzierte Studiengruppe (Vorhaben RG/P 62/17), die einen wirtschaftlichen und finanziellen Sanierungsplan für die Republik Kongo zu untersuchen hatte, es geprüft und in Übereinstimmung mit den gegenwärtigen wirtschaftlichen Erfordernissen befunden hatte. Daher empfiehlt die Delegation seine vorrangige Durchführung im Rahmen der Sofortmaßnahmen, die zur wirtschaftlichen Wiederbelebung des Landes zu treffen sind.

Ferner haben die Dienststellen der Kommission Gelegenheit gehabt, die Grundzüge und die hauptsächlichen Durchführungsmodalitäten des Vorhabens, den Finanzberatern bei den Ständigen Vertretungen der sechs Mitgliedstaaten auf halbamtlichem Wege zur Prüfung zu unterbreiten. Auf zwei Sitzungen vom 5. Februar und 7. Mai 1963 bestätigten diese Berater, daß dieses Vorhaben für die kongolesische Wirtschaft wie auch für die Kraftfahrzeugindustrie der EWG-Länder von Nutzen sei und daß es für die EWG angebracht sei, den kongolesischen Antrag gutzuheißen. Dieser Meinung pflichtete auch die EWG-Kommission bei, die auf der 105. Tagung des Ministerrates vom 18. Juni 1963 in Brüssel bei der Erörterung über das Programm der technischen Hilfe für das Office du Niger erklärte, daß "die bereits getroffene grundsätzliche Entscheidung, um eine Lösung zum Problem der Ersatzteile in Kongo-Leopoldville zu finden, demnächst zu konkreten Durchführungsmaßnahmen führen sollte".

ENTSCHEIDUNG

DER RAT DER EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf das Durchführungsabkommen über die Assoziierung der überseeischen Länder und Hoheitsgebiete mit der Gemeinschaft,

gestützt auf die Entscheidung der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 19. Dezember 1962 über die Verwendung des Restbetrages des Europäischen Entwicklungsfonds für überseeische Länder und Hoheitsgebiete nach dem 31. Dezember 1962,

gestützt auf die Verordnung Nr. 5 zur Festlegung der Einzelheiten für die Anforderung und Überweisung der Finanzbeiträge sowie für die Haushaltsregelung und die Verwaltung der Mittel des Entwicklungsfonds für die überseeischen Länder und Hoheitsgebiete und insbesondere auf Artikel 26 Absatz 2,

in der Erwägung der wirtschaftlichen Lage der Republik Kongo-Leopoldville und des außergewöhnlichen Charakters ihres Devisenbedarfs

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Im Vorgriff auf die Ausgaben aus den Vorhaben Nr. 11.11.005, 11.11.006, 12.11.005, 12.11.006 und 12.11.009 wird zugunsten der Republik Kongo-Leopoldville ein Fonds im Gegenwert von 5.500.000 Rechnungseinheiten gebildet.

Artikel 2

Dieser Betrag wird auf ein Sonderkonto der Kommission beim Währungsamt (Conseil Monétaire) in Leopoldville eingezahlt.

Artikel 3

Die Kommission wird beauftragt, die Einzelheiten der Zuteilung und Verwendung der auf Grund von Artikel 1 ausgebrachten Devisen im Einvernehmen mit der Republik Kongo-Leopoldville festzulegen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die Kommission der EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT gerichtet.

Brüssel, den

Für die Kommission

Der Präsident

(gez. W. HALLSTEIN)