

17.02.97

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

**EntschlieÙung zum Grönbuch der Kommission mit dem Titel
"Faire und effiziente Preise im Verkehr - Politische Konzepte zur
Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der
Europäischen Union"**

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 003983 - vom 12. Februar 1997. Das Europäische Parlament hat die
EntschlieÙung in der Sitzung am 30. Januar 1997 angenommen.

Entschließung zum Grünbuch der Kommission mit dem Titel "Faire und effiziente Preise im Verkehr - Politische Konzepte zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der Europäischen Union" (KOM(95)0691 - C4-0610/95)

Das Europäische Parlament.

- in Kenntnis des Grünbuchs der Kommission mit dem Titel "Faire und effiziente Preise im Verkehr - Politische Konzepte zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der Europäischen Union" (KOM(95)0691 - C4-0610/95),
 - unter Hinweis auf das Grünbuch der Kommission über "eine dauerhaft umwelt-gerechte Mobilität" (KOM(92)0046), das Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik (KOM(92)0494), seine diesbezügliche Ent-schließungen vom 18. September 1992⁽¹⁾ und 18. Januar 1994⁽²⁾ sowie die Entschlüsse des Rates "Verkehr" hierzu,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juni 1996 zur Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen über die gemeinsame Verkehrs-politik - Aktionsprogramm 1995-2000⁽³⁾,
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission betreffend die künftige Strategie zur Bekämpfung der Luftverunreinigung durch den Straßenverkehr unter Berück-sichtigung der Ergebnisse des Auto-Öl-Programms (KOM(96)0248) und des europä-ischen Programms betreffend Emissionen, Kraftstoffe und Motortechnologien (EPEFE) sowie in Kenntnis des Eurostat-Berichts "Straßenverkehr und Umwelt - Energie und Steueraspekte", woraus der Zusammenhang zwischen niedrigeren Energiepreisen in der Europäischen Union und durchschnittlich steigendem Energiekonsum pro Kopf im Verkehrsbereich hervorgeht,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherschutz und des Ausschusses für Wirtschaft, Währung und Industrie-politik (A4-0012/97),
- A. in der Erwägung, daß die Gewährleistung einer auf Dauer tragbaren Mobilität die Maxime der europäischen Verkehrspolitik darstellt,
- B. in der Erwägung, daß die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger und der Wirtschaft durch die europäische Verkehrspolitik und eine bessere Verkehrslenkung, ins-besondere durch die Anwendung der Telematik, befriedigt werden müssen,
- C. in der Erwägung, daß leistungsstarke und wirtschaftliche Verkehrsnetze die Grundlage darstellen für den Binnenmarkt, die Freizügigkeit und den freien Warenverkehr, die Integration und die Entwicklung des gesamten europäischen Kontinents sowie für seinen wirtschaftlichen Wiederaufschwung und die Ver-besserung der Beschäftigungslage,
- D. in der Erwägung, daß die Verkehrsnachfrage praktisch parallel zum Bruttoin-landsprodukt gestiegen ist und daß die Verkehrsdienste etwa 7 Millionen Menschen beschäftigen und zirka 4% des Bruttoinlandsprodukts aufbringen,
- E. in der Erwägung, daß die Ideen des Grünbuchs nicht bezwecken sollen, Staats- und Unionskassen zusätzlich zu füllen, sondern es vielmehr den EU-Bürgern und -Unternehmen ermöglichen können, bei nachhaltigem Mobilitätsverhalten und besserer Transportlogistik Steuererleichterungen zu erzielen,

(1) AB1. C 284 vom 02.11.1992, S. 164 und 176.

(2) AB1. C 44 vom 14.02.1994, S. 53.

(3) AB1. C 181 vom 24.06.1996, S. 21.

- F. in der Erwägung, daß ein ressourcensparendes Verkehrsmanagement, belohnt durch die Rahmenbedingungen der Internalisierung der externen Kosten, künftig zur Stärkung der weltweiten Konkurrenzposition europäischer Unternehmen und somit zur langfristigen Verbesserung der EU-Wirtschaft beitragen soll,
1. begrüßt das Grünbuch als Schritt zum Erhalt und zur Fortentwicklung einer auf Dauer tragbaren Mobilität und als einen ersten Versuch zur Lösung des Problems der Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs;
 2. weist darauf hin, daß es im Zusammenhang mit den anderen verkehrspolitischen Maßnahmen gesehen werden muß, insbesondere mit den verschiedenen Richtlinien, der Entwicklung des Bürgernetzes, der transeuropäischen Netze und der Anwendung der Telematik;
 3. weist mit Nachdruck darauf hin, daß eine kohärente Verkehrspolitik die gleichen Berechnungsprinzipien auf alle Verkehrsträger (Straße, Binnenschiffahrt, Schiene und Luftverkehr) anwenden muß, und weist die Kommission darauf hin, daß den direkten Beziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern besondere Beachtung geschenkt wird, und schlägt deshalb einen umfassenderen Ansatz vor, bei dem alle Verkehrsträger berücksichtigt werden;
 4. weist die Kommission darauf hin, daß in dem integrierten Ansatz Straße, Schiene, Binnen- und Küstenschiffahrt auch gerade der kombinierte Verkehr ein konkurrenzfähiges Angebot sein muß, und fordert die Kommission auf, dies bei der Kostenanlastung zu berücksichtigen;
 5. weist darauf hin, daß eine ausgewogene Verkehrspolitik gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen für alle Verkehrsträger schaffen muß, so daß jeder die von ihm verursachten externen Kosten zu tragen hat; so fehlt im Grünbuch zum Beispiel ein Konzept zur Anlastung der vollen Wegekosten für Schienen-, Binnenschiffahrts- und Luftverkehr;
 6. erkennt an, daß Stau-, Unfall-, Umwelt- und Lärmkosten bislang unzureichend erfaßt und auf die Verursacher umgelegt wurden; doch ist unberücksichtigt geblieben, daß auch bereits bisher ein Teil der erwähnten Kosten von den Verkehrsteilnehmern getragen wird;
 7. weist mit Nachdruck darauf hin, daß das Beziffern von externen Kosten nicht dazu dienen darf, den Verkehr "teurer" zu machen, sondern lediglich eine effiziente Anlastung von bereits vorhandenen Kosten bewirken soll, für deren Ausgleich die höheren Einnahmen verwandt werden müssen;
 8. betont, daß die vorgeschlagenen Maßnahmen keinesfalls darauf abzielen, den Gütertransport von den Straßen zu verbannen, denn der LKW ist ein unverzichtbares Verkehrsmittel zur flächendeckenden Verteilung von Gütern; der Straßen-gütertransport ist und bleibt notwendiger Bestandteil aller wirtschaftlichen Tätigkeit, muß sich jedoch ebenfalls nach dem Verursacherprinzip bemessen lassen;
 9. hält die von der Kommission entwickelten Grundsätze und Methoden, von einigen Ausnahmen abgesehen, im wesentlichen für geeignet, um externe Kosten zu internalisieren und damit den Verkehr zu entzerren sowie um die Infrastrukturen und Transportmittel rationeller und effizienter zu nutzen;
 10. ist der Auffassung, daß die Anlastung von externen Kosten nur gleichzeitig auf alle Verkehrsträger vollzogen werden darf, um nicht neue Wettbewerbsverzerrungen herbeizuführen, und fordert die Kommission auch auf, eine dynamische Berechnungsgrundlage zu entwickeln, die es ermöglicht, Fortschritte in der Umweltverträglichkeit in die Anlastung der externen Kosten kostenmindernd einfließen zu lassen;
 11. hält auch die Idee der elektronischen Erhebung der Straßenbenutzungsgebühren prinzipiell für geeignet, um die Kosten des Straßenverkehrs den Benutzern anzulasten;
 12. hält es für erforderlich, daß geeignete Regeln entwickelt werden, um den Datenschutz zu gewährleisten;
 13. verkennt jedoch nicht die Schwierigkeiten, die mit der Einführung und mit dem Betrieb eines derartigen Systems verbunden sind, und sieht es daher lediglich als mittelfristige Option zur Internalisierung der Kosten an;

14/97

14. hält es daher für erforderlich, daß kurzfristig verkehrspolitische Maßnahmen ergriffen werden, die unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Grünbuchs zu einer gerechteren Verteilung der Kosten des Verkehrs und zu einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger führen, wobei sichergestellt werden muß, daß sie für den Nutzer zumutbar sind und nicht zu Verzerrungen in sozialer Hinsicht führen; Bürger und Unternehmen müssen sich auf einen berechenbaren Rahmen verlassen können;
15. hält es für erforderlich, als erste Schritte die derzeitigen Steuerungselemente der Verkehrspolitik (KFZ-Steuer, Mineralölsteuer, Benutzungsgebühren, Zulassungssteuer sowie Mautgebühren) unter Berücksichtigung der besonderen Gegebenheiten jedes einzelnen Landes europaweit zu harmonisieren, um sie dann später ganz oder teilweise durch ein Road-Pricing-System zu ersetzen;
16. fordert daher die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, bis zur flächendeckenden Einführung telematischer Abrechnungsmethoden zunächst die Mineralöl- und die Kraftfahrzeugsteuersätze in der Gemeinschaft zu harmonisieren;
17. fordert die Kommission auf, die CO₂-Emissionen und deren globale Umweltauswirkungen in die Überlegungen und Maßnahmen zur Internalisierung der externen Kosten grundlegend einzubeziehen;
18. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, bei der Harmonisierung der KFZ-Steuersätze das Fahrzeugmaterial, den Kraftstoffverbrauch, den potentiellen Schadstoffausstoß, die Lärmentwicklung, die Straßenbelastung sowie die Fahrzeugsicherheit als wichtige Kriterien für die Bemessung des Steuersatzes zu berücksichtigen;
19. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Kontrolle des Schadstoffausstoßes, des Lärms und der Fahrzeugsicherheit sowie der Lenk- und Ruhezeiten zu verschärfen;
20. unterstützt den Vorschlag einer strengeren Fahrzeuginspektion und strikterer Wartungsaufgaben sowie die Einführung einer Erzeugerhaftung für die Langlebigkeit von Motoren und Abgasanlagen;
21. ist der Auffassung, daß Verschrottungsprogramme dazu beitragen würden, daß die Fahrzeuge, die für die größte Luftverschmutzung verantwortlich sind, frühzeitig aus dem Verkehr gezogen werden;
22. fordert die Mitgliedstaaten auf, im Rahmen der anstehenden Novellierung der Richtlinie 93/89/EWG die unterschiedliche Wegekostenanlastung für LKW und PKW zu berücksichtigen und eine nach Straßen- und Abgasbelastung gestaffelte Ausgestaltung der Straßenbenutzungsgebühren für Lkw zu akzeptieren;
23. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, spezifische Regelungen für ökologisch besonders belastete Korridore zu entwickeln, und schlägt weiterhin vor, im Rahmen der Novellierung der Richtlinie 93/89/EWG höhere Gebühren zur Finanzierung von Alternativlösungen zuzulassen; die ökologisch besonders belasteten Korridore werden durch Gemeinschaftsrecht festgesetzt;
24. fordert die Kommission auf, im Rahmen der Internalisierung der Unfallkosten ihre Berechnungsmethoden zu überprüfen, und schlägt vor, einer stärkeren Differenzierung der Versicherungsprämien, die sich an den konkreten Risiken orientieren sollten, den Vorzug zu geben;
25. fordert die Kommission auf, Lücken sowohl in Bezug auf Daten als auch in Bezug auf die Methode der Internalisierung möglichst rasch und soweit wie möglich zu schließen und an einer Verfeinerung und Vertiefung des Systems zu arbeiten, wobei auch die Erfolge, die die einzelnen Verkehrsträger durch technische, organisatorische und infrastrukturelle Fortschritte bei der Fortentwicklung einer auf Dauer tragbaren Mobilität erzielen, zu berücksichtigen sind;
26. fordert die Kommission auf, eine umfassende Studie zu erstellen, die die externen Kosten einzelner Verkehrsträger zweifelsfrei nachweist, damit im nachfolgenden Weißbuch Schlußfolgerungen auf verlässlicher Grundlage gezogen werden können;
27. fordert die Kommission auf, Leitlinien für die Anwendung der Wettbewerbsregeln zu entwickeln, die die Einführung eines Road-Pricing-Systems ermöglichen würden;

28. weist darauf hin, daß die Internalisierung der externen Kosten für die Gesetzgebung der Europäischen Union einen sehr wichtigen Schritt darstellt, im großen Zusammenhang aber auch die schrittweise Heranführung der mittel- und osteuropäischen Länder erforderlich ist; die Assoziierungsabkommen, die beginnenden Beitrittsverhandlungen und die Gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen stellen ein mögliches Forum dar;
29. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieBung der Kommission, dem Rat dem Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.