

29.04.99

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

EntschlieÙung zum Weißbuch der Kommission "Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrs-Infrastrukturgebühren in der Europäischen Union"

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments - 112118 - vom 27. April 1999. Das Europäische Parlament hat die EntschlieÙung in der Sitzung am 15. April 1999 angenommen.

Vgl. Drucksache 1019/98

**Entschließung zum Weißbuch der Kommission "Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung:
Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrs-
Infrastrukturgebühren in der Europäischen Union" (KOM(98)0466 - C4-0514/98)**

Das Europäische Parlament.

- in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission (KOM(98)0466 - C4-0514/98),
- in Kenntnis des Grünbuchs der Kommission über "eine dauerhafte umweltgerechte Mobilität", des Weißbuchs über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik und unter Hinweis auf seine diesbezüglichen Entschließungen vom 18. September 1992⁽¹⁾ und 18. Januar 1994⁽²⁾,
- 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 Verkehrspolitik - Aktionsprogramm 1995-2000⁽³⁾,
- in Kenntnis des Grünbuchs der Kommission "Faire und Effiziente Preise im Verkehr - Politische Konzepte zur Internalisierung der Externen Kosten des Verkehrs in der Europäischen Union", und unter Hinweis auf seine diesbezügliche Entschließung vom 30. Januar 1997⁽⁴⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 13. Januar 1999 zum Grünbuch der Kommission über Seehäfen und Seeverkehrs-Infrastruktur⁽⁵⁾,
- in Kenntnis der Entschließungen des Rates vom 11. März und 18. Juni 1997 zur elektronischen Gebührenerfassung in der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf die Entschließung 98/1 der europäischen Verkehrsminister-Konferenz (ECMT), angenommen am 26./27. Mai 1998 in Kopenhagen, zur Internalisierung externer Kosten im Verkehrsbereich,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A4-0111/99),
- A. in Kenntnis der Tatsache, daß die externen Kosten nach Schätzungen der Kommission jährlich EU-weit mit 250 Mrd. Euro (wovon 90% auf den Straßenverkehr entfallen) oder mit rund 4% des Bruttoinlandsprodukt (davon rund 2%-Punkte auf Staus, 1,5%-Punkte auf Unfälle und 0,6%-Punkte auf Luftverschmutzung und Lärm) veranschlagt werden,
- B. auf Grund von Schätzungen der Kommission, nach denen sich durch die Internalisierung externer Kosten auf Gemeinschaftsebene 28 bis 78 Mrd. Euro pro Jahr auf Grund kürzerer Wartezeiten in Staus, niedrigerer Unfallziffern und geringerer Lärm- und sonstiger Belastung einsparen lassen, sowie eine durchschnittliche Reduzierung der CO₂ - Emissionen um rund 12%,

⁽¹⁾ ABl C 284 vom 2.11.1992, S. 164.

⁽²⁾ ABl C 44 vom 14.2.1994, S. 53.

⁽³⁾ ABl C181 vom 24.6.1996, S. 21.

⁽⁴⁾ ABl. C 55 vom 24.2.1997, S. 41.

⁽⁵⁾ Teil II Punkt 11 b des Protokolls dieses Datums.

- C. in Anbetracht der Tatsache, daß Investitionen im Verkehrsbereich ihre finanziellen Grenzen erreicht haben, wie sich aus der Tatsache ergibt, daß die Ausgaben für verkehrspolitische Infrastrukturmaßnahmen in den OECD-Ländern in den achtziger Jahren um 30% abgenommen haben, während das Bruttosozialprodukt dieser Länder im Durchschnitt um ca. 50% gewachsen ist und die öffentlichen Haushalte um ca. 35% angestiegen sind,
 - D. in der Erwägung, daß die jetzige Kostenanlastung im Verkehrsbereich aufgrund der unterschiedlichen Regelungen bei allen Verkehrsträgern in den einzelnen Mitgliedsstaaten zu Wettbewerbsverzerrungen führen,
 - E. in der Erwägung, daß aufgrund der ständigen Zunahme des Verkehrs ein Verkehrskollaps auf den stark frequentierten, insbesondere grenzüberschreitenden Straßen sowie in allen größeren Städten der Gemeinschaft droht,
 - F. in der Erwägung, daß eine Reduzierung der Verkehrsbelastung sowie eine Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger als auch eine Vermeidung unnötiger Transporte unbedingt notwendig ist,
 - G. in der Erwägung, daß durch die zunehmende Verkehrsbelastung die Umweltbeeinträchtigung steigt und die Lebensqualität der Bürger sinkt,
 - H. in der Erwägung, daß ein fairer Wettbewerb zwischen allen Verkehrsträgern (Straße, -Schiene, See- und Binnenschifffahrt, Luftfahrt) angestrebt werden muß,
 - I. in der Erwägung, daß eine vertretbare Lösung hinsichtlich der unterschiedlichen Belastungen (Autobahngebühren, Vignettenregelungen) in den einzelnen Mitgliedsstaaten gefunden werden muß, es den Mitgliedstaaten aber nicht verwehrt sein sollte, in diesem Bereich eigene, innovative Regelungen einzuführen,
 - J. in der Erwägung, daß nunmehr die technischen Voraussetzungen bestehen, einheitliche Gebührensysteme, z.B. mit Hilfe der Telematik, EU-weit einzuführen, und diese Chance genutzt werden sollte, da diese Technologie Möglichkeiten für die Industrie bietet und Beschäftigungsimpulse geben kann,
1. begrüßt das Weißbuch als Schritt zum Erhalt und zur Fortentwicklung einer auf Dauer tragbaren Mobilität unter Anrechnung tatsächlich entstehender Kosten auf Grundlage des Verursacherprinzips; begrüßt insbesondere das Konzept der Kommission, auf der Basis der sozialen Grenzkosten ein einheitliches System der Gebührenrechnung für alle Verkehrsträger einzuführen; fordert die Kommission aber auch auf, die Möglichkeit zu prüfen, die Grenzkostenanlastung durch ein mehrstufiges Preissystem zu ergänzen, in das insbesondere Emission-, Energie- und CO₂-Steuern einbezogen werden sollten;
 2. weist darauf hin, daß es im Zusammenhang mit anderen verkehrspolitischen Maßnahmen gesehen werden muß, wie der transeuropäischen Netze, der Förderung des intermodalen Verkehrs sowie der Anwendung der Telematik;
 3. betont die Wichtigkeit der Arbeiten eines Ausschusses der Regierungssachverständigen und seiner Unterausschüsse und Arbeitsgruppen, die die Kommission in der ersten Phase des Umsetzungszeitraums einsetzen will; begrüßt die Einbeziehung von Verkehrsbetreibern, -nutzern und relevanten Nichtregierungsorganisationen in diese Ausschüsse seitens der Kommission und fordert die Kommission auf, das Parlament laufend über die Ergebnisse der Beratungen dieser Ausschüsse zu unterrichten;
 4. begrüßt prinzipiell die Absicht der Kommission, die Umsetzung des Weißbuchs in drei Phasen vorzunehmen; äußert allerdings Bedenken, da eine Fülle von Maßnahmen vorgesehen sind, die

- möglicherweise nicht kohärent aufeinander abgestimmt sein könnten; fordert die Kommission auf, einen integrierten Ansatz auch zur baldigen und effektiven Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den EU-Mitgliedstaaten zu verfolgen;
5. fordert die Kommission und den Rat auf, keine Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern entstehen zu lassen, indem die Maßnahmen zur Umsetzung des Weißbuchs zu unterschiedlichen Zeitpunkten für die verschiedenen Verkehrsträger verabschiedet werden (insbesondere Schiene und Straße); fordert die Kommission auf, den von ihr selbst gesetzten Zeitplan der Umsetzung genau einzuhalten und am Ende der ersten und der zweiten Phase, d.h. in den Jahren 2000 und 2004 sowie in der dritten Phase nach 2004 regelmäßig dem Parlament zu berichten, ob die Umsetzung termingerecht verlaufen ist;
 6. fordert alle Institutionen der Europäischen Union auf, Umsetzungsmaßnahmen, die sich bereits im Gesetzgebungsverfahren befinden (Eurovignettenrichtlinie, Eisenbahninfrastrukturpaket), so schnell wie möglich zu verabschieden;
 7. fordert die Kommission auf, das System der Gebührenrechnung genauer zu definieren, die einbezogenen Kostenelemente genau darzulegen und auch die Kapitalkosten in die Kostenelemente einzubeziehen;
 8. fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, daß zwischen den einzelnen Verkehrsträgern direkte Leistungsvergleiche möglich sind und das günstigste Angebot leicht zu erkennen ist; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, über nichtstaatliche Formen des Verkehrsmanagements nachzudenken;
 9. weist darauf hin, daß auf Grund regionaler Gegebenheiten und der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung die Kostenrechnungen sich nach der Fahrtstrecke, dem Schadstoffausstoß des Verkehrsmittels (Leistungsabhängigkeit), dem Zeitpunkt der Fahrt und dem benutzten Verkehrsmittel richten sollte und in sensiblen Regionen höhere Gebühren erhoben werden können;
 10. weist darauf hin, daß die Umsetzung des Weißbuchs nicht zur Erhöhung der Kosten des Verkehrs führen darf, sondern eine Verlagerung von den "festen" zu den "variablen" Kosten bewirken sollte;
 11. weist darauf hin, daß die durch den Verkehr entstehenden Kosten bisher weitestgehend nicht von den Verursachern, sondern von der Allgemeinheit getragen werden, durch ineffiziente Nutzung z.T. sehr hoch liegen und daher eventuell sogar reduziert werden können
 12. weist darauf hin, daß die zu erwartenden Gebühreneinnahmen in Erhaltung und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik investiert sowie für die Verringerung verursachter externer Schäden und für Ausgleichsleistungen für Betroffene verwendet werden müssen;
 13. fordert die Kommission dazu auf, Maßnahmen zu ergreifen, um einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern auch dadurch herzustellen, daß die sozialen Bedingungen für die Beschäftigten im Verkehrsbereich in den einzelnen Verkehrsträgern vergleichbar sind;
 14. fordert die Kommission, den Rat und die Mitgliedstaaten dazu auf, für eine umfassende Kontrolle der Sozialvorschriften insbesondere im Straßenverkehr zu sorgen, da die Nichtachtung dieser Vorschriften kein Wettbewerbsvorteil sein darf;
 15. fordert die Kommission auf, in den vorzulegenden Richtlinien folgendes zu berücksichtigen:
 - a) möglichst die Einbeziehung des Pkw-Verkehrs in das Gebührenkonzept, um eine Wettbewerbsverzerrung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu vermeiden, um die Kosten gerecht auf alle Nutzer der Straßeninfrastruktur zu verteilen und um eine effizientere

Nutzung der Straßeninfrastruktur sicherzustellen; dabei muß allerdings darauf geachtet werden, daß sozial benachteiligte und/oder behinderte Menschen nicht unangemessen durch Gebühren belastet bzw. daß Ausgleichsmaßnahmen für sie vorgesehen werden; kann dies nicht auf Basis der sozialen Grenzkosten erreicht werden, so soll die Kommission neue Vorschläge unterbreiten, wie der private Pkw-Verkehr (z.B. über die Höhe der Mineralölsteuer) mit einbezogen werden kann;

- b) für alle Verkehrsträger ein Gebührensystem, das den Einsatz umweltfreundlicher Technologien fördert und Anreize gibt, die jeweils umweltschonendste Beförderungsmöglichkeit zu nutzen sowie möglichst den Öffentlichen Personen-Nahverkehr fördert;
 - c) in der Luftfahrt: die Besteuerung von Kerosin im Rahmen der internationalen Luftverkehrsabkommen
 - im Seeverkehr: die schrittweise Besteuerung von Dieselöl und Heizöl sowie die Verwendung von biologischem Treibstoff und biologischen Schmiermitteln bei Freizeitbooten,
 - bei diesen beiden Verkehrsträgern: Mindestqualitätsnormen für diese Treibstoffe;
 - d) die Sicherstellung einer Grundversorgung mit Mobilitätsangeboten für die gesamte Bevölkerung, insbesondere auch in den dünn besiedelten Regionen und in Randgebieten;
16. weist darauf hin, daß bei den Bürgerinnen und Bürger auf Akzeptanz einer Gebührenanlastung hingearbeitet werden muß und fordert die Kommission daher auf, umfassende Maßnahmen vorzuschlagen, die diesem Umstand Rechnung tragen;
17. weist darauf hin, daß die mit der EU-Erweiterung anstehenden Fragen in dem Weißbuch nicht berücksichtigt sind und fordert die Kommission auf, bei allen vorzulegenden Vorschlägen zur Umsetzung des Weißbuchs der schrittweisen Heranführung der beitragswilligen Staaten Rechnung zu tragen;
18. fordert die Kommission auf, EU-weit einheitliche Vorschläge zur Anlastung der externen Kosten in allen Verkehrssektoren vorzulegen für den Fall, daß ersichtlich wird, daß der Umsetzungszeitplan nicht eingehalten werden kann und zu große Unterschiede zwischen den Gebührenstrukturen in den einzelnen Mitgliedstaaten bestehen;
19. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschliebung der Kommission, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedsstaaten zu übermitteln.