

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zum Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT –

- in Kenntnis des Urteils des Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 (Untätigkeit des Rates bei der Herstellung der Dienstleistungsfreiheit im Verkehrssektor),
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Dezember 1992¹⁾ zu den Verzögerungen bei der Vollendung des Binnenmarktes im Verkehrssektor und insbesondere auf Ziffer 5 dieser Entschließung, in der die Kommission aufgefordert wird, den Begriff der umweltverträglichen Mobilität in die gemeinsame Verkehrspolitik aufzunehmen,
 - in Kenntnis der früheren Berichte der Kommission: Verkehr 2000 plus und Grünbuch über Verkehr und Umwelt [KOM (92) 0046],
 - in Kenntnis der Schlußfolgerungen des Rates der Verkehrsminister, der am 15. März 1993 tagte,
- A. in der Erwägung, daß die Kommission mit der Vorlage des Weißbuchs über die Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik ihren Willen beweist, das Thema der Entwicklung eines kohärenten europäischen Verkehrssystems mit einem Modell der modalen Integration und umweltverträglichen Mobilität in Angriff zu nehmen,
- B. in der Erwägung, daß es mit seinen zahlreichen Initiativberichten zur Definition einer gemeinschaftlichen Strategie beigetragen hat, die in der Lage ist, die Ungleichgewichte des Verkehrsbinnenmarktes zu beseitigen und ein stärker integriertes europäisches Verkehrssystem zu entwickeln; unter Hinweis darauf, daß in diesen Berichten Strategieoptionen

¹⁾ ABl. Nr. C 21 vom 25. Januar 1993, S. 37.

und Vorschläge für geeignete Aktionen enthalten sind, die die Grundlage für eine Debatte zwischen dem Europäischen Parlament und den übrigen gemeinschaftlichen und nationalen Institutionen über das Weißbuch bilden können,

- C. in der Erwägung, daß das Weißbuch die kritischen Punkte des Sektors korrekt analysiert und insbesondere folgende Punkte nennt: die steigende Auslastung der Infrastrukturen, verbunden mit der Gefahr des Zusammenbruchs des Straßenverkehrs; das wachsende Ungleichgewicht in der Aufteilung auf die vier wichtigsten Verkehrsträger, die geschlossene und sich zum Teil überschneidende Untersysteme bilden; die unzureichenden öffentlichen und privaten Investitionen in die Infrastrukturen; die wachsenden Auswirkungen auf die Umwelt; die regionalen Ungleichgewichte; das niedrige Sicherheitsniveau; das soziale Dumping; die schlechte Qualität der Leistungen des Systems insgesamt,
- D. in der Erwägung, daß der Gesamtkomplex der in diesem Sektor aufgetretenen Probleme eine gemeinsame Entscheidung für eine globale Strategie von seiten der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten erfordert; ferner in der Erwägung, daß diese Entscheidungen ihren Niederschlag in einem kohärenten mehrjährigen Aktionsplan finden müssen, der durch einen angemessenen Finanzrahmen unterstützt wird,
- E. in Erwägung der wirtschaftlichen, sozialen und regionalen Bedeutung des Verkehrs und der Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen einer Politik, die ausgerichtet ist auf den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt und die Förderung eines ausgewogenen Wirtschaftswachstums in der gesamten Gemeinschaft –
 - 1. fordert die Kommission und den Rat auf, die ehrgeizigen Ziele des Weißbuchs in ein angemessenes Verhältnis zu setzen zur Konsistenz der vom Vertrag von Maastricht vorgegebenen Rechtsgrundlage, und weist sie darauf hin, daß die fehlende Einbeziehung einer allgemeinen Kompetenzklausel zugunsten der Gemeinschaft für die Verwaltung eines europäischen Verkehrssystems in den Vertrag von Maastricht eine politische Entscheidung der Mitgliedstaaten für eine extensive und evolutive Auslegung des Vertrags erfordert, insbesondere hinsichtlich der politischen und rechtlichen Modalitäten, um die gemeinsamen Entscheidungen über die Strategie und Verwaltung des Sektors mit der konkreten Anwendung des Subsidiaritätsprinzips in Einklang zu bringen;
 - 2. ist der Ansicht, daß die Festlegung einer mittel- und langfristigen Strategie in einem für das gemeinschaftliche Einigungswerk so grundlegenden Sektor wie dem Verkehr einen geeigneten Rahmen für eine stärkere Einbeziehung der nationalen Parlamente bietet, auf deren Bedeutung im Vertrag von Maastricht hingewiesen wird;
 - 3. ist der Auffassung, daß diese globale Verkehrsstrategie der Gemeinschaft so bald wie möglich konkretisiert werden muß durch die Einführung eines operationellen Programms, das

bindenden Charakter besitzt und dessen Prioritäten und Verabschiedungszeitplan genau festgelegt werden; darüber hinaus sollte – unter etwaiger jährlicher Anpassung – die zeitliche Folge der Durchführungsphasen der Prioritäten festgelegt werden; dieser Zeitplan sollte dem Rat und dem Europäischen Parlament innerhalb von zwei bis drei Monaten vorgelegt werden, damit so rasch wie möglich eine Entscheidung fallen kann;

4. ist der Ansicht, daß die Sicherheit im Verkehrssektor für Mensch und Umwelt den höchsten Stellenwert genießt und fordert deshalb
 - schärfere Kontrollen der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften u. a. in der Seeschifffahrt;
 - zusätzliche Regelungen, sofern geltende Vorschriften nicht ausreichen;
 - die Entwicklung einer EG-Verkehrssicherheitspolitik unter Berücksichtigung seiner Empfehlungen;
 - eine rasche Ausarbeitung eines Aktionsprogramms mit einem Zeitplan durch die Kommission und Vorlage beim Rat und beim Parlament, um eine solche Politik in die Tat umzusetzen;
5. weist die Kommission und den Rat darauf hin, daß eine Verkehrsstrategie, die instande ist, über die Dimension „Binnenmarkt“ hinauszugehen, indem die künftige Entwicklung gelenkt und verbessert wird, nur auf der Vervollständigung der für den 1. Januar 1993 vorgesehenen Rechtsvorschriften beruhen kann; stellt fest, daß diese Rechtsvorschriften in wesentlichen Punkten wie der Harmonisierung oder der Förderung bestimmter Verkehrssysteme teilweise nicht durchgeführt wurden, insbesondere Steuersystem; Straßenkabotage; soziale und ökologische Aspekte; Entwicklung der intermodalen Komplementarität, auch unter Bezugnahme auf die Politik für die Gemeinschaftshäfen; Entwicklung des Eisenbahnnetzes auch unter Berücksichtigung der neuen Erfordernisse für die Förderung des kombinierten nationalen und internationalen Verkehrs; flankierende Maßnahmen zur Liberalisierung des Luftverkehrs unter Bezugnahme auf die Kapazität der Flughäfen, die ökologischen und sozialen Auswirkungen und die Vereinheitlichung und technologische Erneuerung der ATC-Systeme; Schaffung einer gemeinschaftlichen Luftverkehrspolitik gegenüber den Drittstaaten; Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr durch eine Verschärfung der Sicherheitsnormen für sämtliche Schiffe unabhängig von der Flagge, eine bessere Ausbildung und sozialen Schutz der gemeinschaftlichen Seeleute sowie eine wirksame und strenge Kontrolle in allen Häfen der Mitgliedstaaten; Einführung des EUROS-Registers und Vorlage eines harmonisierten Systems steuerlicher Maßnahmen und Ausgestaltung von Fördermaßnahmen für die Binnenschifffahrt;
6. fordert die Kommission und den Rat auf, die dringlichen Maßnahmen, durch die die vorgenannten Unzulänglichkeiten beseitigt werden können, als vorrangig im Rahmen des

Aktionsprogramms des Weißbuches einzustufen, und weist darauf hin, daß die teilweise und unausgewogene Vervollständigung der Binnenmarktbestimmungen zu einer generellen Ineffizienz der Maßnahmen zur Harmonisierung aller Kostenfaktoren und zur Beibehaltung ungerechter Wettbewerbsbedingungen zwischen Verkehrsarten und nationalen Systemen führt;

7. fordert die Kommission und den Rat auf, beim Ausbau und Aufbau der Verkehrsinfrastrukturen den umweltschonenden Verkehrsarten wie Seeverkehr, Binnenschifffahrt und Schienenverkehr Vorrang zu geben;
8. fordert die Kommission und den Rat auf, im Verhältnis zum Ausmaß der Herausforderungen, auf die im „Szenario“ hingewiesen wird, und der im Aktionsprogramm genannten Ziele ein Engagement einzugehen, durch das im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten das Profil einer echten gemeinschaftlichen Planung der GVP ausgearbeitet wird, die in der Lage ist, einen europäischen Gesamtrahmen der umfassenden Mobilität auf der Grundlage der folgenden Punkte zu definieren;
 - Beziehung zwischen Verkehrsmodell und produktivem wirtschaftlichem Modell (umweltgerechte Mobilität als Aspekt der umweltgerechten Entwicklung),
 - Beziehung zwischen Verkehrsmodell und Modell der Raumordnung und Städteplanung,
 - Überwindung einer Planung, die auf Wahrscheinlichkeitsrechnungen in bezug auf die Nachfrage für die verschiedenen Verkehrsträger beruht, zugunsten einer Planung, die als neuen Schwerpunkt die Qualifizierung und Verbesserung der Angebotsfaktoren wählt und für die die bisher überlangen Planungsverfahren verkürzt werden müssen;
9. fordert die Kommission und den Rat auf, die tatsächliche Ermittlung eines Gleichgewichts innerhalb der Planung der GVP zwischen prinzipiellen Entscheidungen und freiem Wettbewerb fortzusetzen, und zwar über die Festlegung geeigneter Instrumente zur Regulierung des Systems; das Instrument des Verursacherprinzips darf nicht nur auf die Benutzer angewendet werden, sondern muß auch für die Steuerzahler gelten; schlägt als Ausgangspunkt für weitere Überlegungen die Erstellung einer Typologie der Verkehrsoperationen vor, die Aufschluß darüber gibt, unter welchen Bedingungen jede Verkehrsart einen optimalen Beitrag zum Funktionieren des Systems leisten kann;
10. fordert die Kommission und den Rat in Übereinstimmung mit den grundlegenden Zielen der EG im Umweltbereich auf, folgende bindende Zielsetzungen festzulegen:
 - Stabilisierung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2000 auf dem Niveau von 1990;
 - Senkung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2005 um 20 % im Vergleich zu 1989;
 - Senkung der Emissionen anderer Schadstoffe bis zum Jahr 2005 um 50 %;

fordert den Rat und die Kommission auf, dabei die besondere Umweltempfindlichkeit vor allem der Regionen mit einer starken Konzentration wirtschaftlicher und industrieller Tätigkeiten sowie die Notwendigkeit eines nachhaltigen Wachstums in den weniger begünstigten Regionen zu berücksichtigen;

11. fordert möglichst strenge Umweltauflagen für die Motoren von Straßenfahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen und verlangt Anreize im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik für die Produktion von noch weniger umweltbelastenden Motoren;
12. vertritt die Ansicht, daß die Küstenschifffahrt seit vielen Jahren als vergleichsweise wenig umweltbelastendes Transportmittel in zu geringem Umfang für den Verkehr zwischen europäischen Häfen benutzt wird und fordert deshalb Vorrang für Maßnahmen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik, die sich positiv auf die Küstenschifffahrt auswirken;
13. fordert insbesondere den Rat auf, die Internalisierung der externen Kosten nur als einen notwendigen, aber nicht hinreichenden Teil der „tax-policy“ für den Verkehr zu betrachten und dafür zu sorgen, daß die aufgrund eines besonderen Steuersystems eingenommenen Mittel im Sinne der umweltverträglichen Mobilität vollständig dem Sektor zugeführt werden; weist die Kommission und den Rat in diesem Zusammenhang darauf hin, daß es bei der Anwendung von Instrumenten zur Verteuerung des Straßenverkehrs, um die angestrebte Verlagerung bei den Verkehrsträgern zu erreichen, bislang nur unzureichende Instrumente gibt, mit denen eine Verlagerung des Straßenverkehrs unterstützt werden kann und die gleichzeitig das wachsende Verkehrsaufkommen auffangen könnte;
14. fordert die Kommission und den Rat auf, die folgenden Instrumente zur Verwirklichung des Ziels der Ausrichtung des Europäischen Verkehrsmodells auf ein integriertes und umweltverträgliches Mobilitätssystem als angemessen zu betrachten: koordinierte gemeinschaftliche und nationale Investitionen, die dem Ziel der Bevorzugung von Verkehrsträgern, die wenig Energie verbrauchen und geringe Auswirkungen auf die Umwelt haben, entsprechen; selektives Steuersystem für die Internalisierung der externen Kosten; etwaige staatliche Beihilfen, die zeitlich begrenzt sind und auf die Verwirklichung von Zielen ausgerichtet sind, die mit der neuen GVP im Einklang stehen; bei der Anwendung der Wettbewerbsregeln angemessene Beurteilung der Formen einer notwendigen Zusammenarbeit zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmen; Überprüfung nach oben der Kostenfaktoren im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr; Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Stadtgebieten;
15. schlägt – um das Subsidiaritätsprinzip mit dem Ziel des Zusammenhalts in Einklang zu bringen – eine „Planung nach Kategorien“ mit vertragsmäßigem Charakter vor, sowohl zwischen den drei institutionellen Ebenen – gemeinschaftlicher, nationaler und regionaler Ebene – als auch zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor;

16. ist der Ansicht, daß dieses Planungsmodell die Koordinierung der Aktionen auf drei Ebenen fördern muß: zwischen den Gemeinschaftspolitiken, die sich auf den Verkehr auswirken; zwischen der GVP und den einschlägigen nationalen Politiken; zwischen der GVP und den Verkehrspolitiken der Drittländer;
17. weist den Rat auf die Notwendigkeit hin, die Gefahr zu vermeiden, daß Integrationsinstrumente wie der Titel „Trans-europäische Netze“ im Unionsvertrag de facto zwischenstaatlichen Charakter annehmen und somit die Planung der GVP auf eine Reihe von nationalen, modalen und nicht integrierten Vorschlägen reduzieren;
18. betont die Notwendigkeit, daß alle Infrastrukturvorhaben, die in die „Leitschemata“ der transeuropäischen Netze einbezogen sind, den Kriterien der „Erklärung des europäischen Interesses“ und der „Umweltverträglichkeitsprüfung“ sowie dem Ziel der Entwicklung eines gesamteuropäischen Infrastrukturnetzes entsprechen müssen;
19. fordert die Kommission und den Rat auf,
 - das Mindestniveau der Investitionen für die Infrastrukturen der Gemeinschaft auch unter Berücksichtigung der Notwendigkeit des Aufbaus intelligenter Infrastrukturen nicht unter 1,5 % des gemeinschaftlichen BIP anzusetzen,
 - als ersten Schritt auf dem Weg zur Anlastung der externen Kosten einen gemeinsamen Infrastrukturfonds einzurichten, der aus einer Abgabe von 0,01 ECU je Liter Treibstoff finanziert wird;
 - für eine transparente und vollständige Koordinierung der zahlreichen Finanzierungsquellen für die Infrastruktur zu sorgen;
 - erst mit der Finanzierung neuer Infrastruktur zu beginnen, wenn die bestehende Infrastruktur optimal ausgenutzt wird;
 - bei der Koordinierung der Ausgaben eine Entscheidung zugunsten der am wenigsten umweltbelastenden Varianten zu treffen;
20. fordert die Kommission auf, die wichtigen Entscheidungen, die für die Integration und Entwicklung des europäischen Verkehrssystems zweckdienlich sind, wie die FTE und die Vorschläge zur Internalisierung der externen Kosten nicht auf die Dimension „Binnenmarkt“ zu beschränken, sondern auf die Verbesserung des derzeitigen Verkehrsmodells auszudehnen und auszurichten; fordert insbesondere, daß Aktionen und beträchtliche Mittel der FTE auf die – auch schrittweise – Definition und Erprobung von konkreten operativen Modellen für die Anlastung der sozialen und ökologischen Kosten an die verschiedenen Verkehrsträger ausgerichtet werden;
21. ersucht die Kommission, die europäischen FTE-Anstrengungen im Bereich Sicherheit und neue Verkehrstechniken, wie zum Beispiel Hochgeschwindigkeitsschiffe oder „saubere“ Öltanker, zu unterstützen;

22. fordert die Kommission auf, angesichts des sogenannten Richtcharakters des Aktionsprogramms klarzustellen, welche mehrjährigen und jährlichen Instrumente eingesetzt werden, um die operativen Entscheidungen und die diesbezüglichen Mittel festzulegen;
23. fordert die Kommission auf klarzustellen, welche Punkte rechtlicher und politischer Unsicherheit nach Maastricht in Zusammenhang mit den derzeitigen internationalen Zuständigkeiten der Gemeinschaft im Rahmen der „Außenbeziehungen“ aufgetreten sind;
24. fordert den Rat auf, eine grundlegende Kohärenz zwischen den Vorschriften der GVP, den Inhalten der gesamteuropäischen Zusammenarbeit im Verkehrsbereich und dem Abschluß etwaiger bilateraler Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern der betreffenden Zone sicherzustellen;
25. fordert die Kommission auf, die Schlußfolgerungen der ersten und zweiten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz als integrierenden Bestandteil des Weißbuches zu betrachten;
26. weist darauf hin, daß diese Entschliebung vorläufigen Charakter hat; der Rat hat bereits eine eingehende Debatte über das Weißbuch zur künftigen Entwicklung der GVP eingeleitet; das Europäische Parlament möchte mit dieser Entschliebung die wichtigsten Leitlinien seines Standpunkts umreißen, es behält sich jedoch das Recht vor, nach einer gründlichen Prüfung des Weißbuchs im einzelnen dazu Stellung zu nehmen; diese Prüfung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den nationalen Parlamenten und den regionalen und lokalen Behörden sowie den in diesem Sektor tätigen sozialen Organisationen und beinhaltet auch eine Sachverständigenanhörung;
27. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschliebung dem Rat, der Kommission, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie den Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

Enrico Vinci
Generalsekretär

J. W. Peters
Vizepräsident

