

P6_TA(2009)0119

Umweltgerechte Ausgestaltung des Verkehrs und Internalisierung externer Kosten

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. März 2009 zur umweltgerechten Ausgestaltung des Verkehrs und zur Internalisierung externer Kosten (2008/2240(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission vom 8. Juli 2008 „Ökologisierung des Verkehrs“ (KOM(2008)0433),
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission vom 8. Juli 2008 „Strategie zur Internalisierung externer Kosten“ (KOM(2008)0435),
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission vom 8. Juli 2008 „Lärmschutzmaßnahmen am aktuellen Schienenfahrzeugbestand“ (KOM(2008)0432),
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 zu „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“¹,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 11. März 2008 zu der nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der europäischen Energie- und Umweltpolitik²,
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0055/2009),
- A. in Anbetracht der Ziele der Europäischen Union, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um 20% zu reduzieren, den Anteil der erneuerbaren Energien auf 20% zu erhöhen und den Energieverbrauch um 20% zu senken,
- B. in der Erwägung, dass die Kommission zur umweltgerechten Ausgestaltung des Verkehrs eine Reihe von Anregungen im Zusammenhang mit der Bekämpfung des Klimawandels, eine Mitteilung zur Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger und eine Mitteilung zur Verringerung des Schienenlärms sowie einen konkreten Gesetzgebungsvorschlag zur Revision der Wegekostengebühren für schwere Nutzfahrzeuge vorgelegt hat,
- C. in der Erwägung, dass Artikel 11 Absatz 3 und 4 der Eurovignetten-Richtlinie³ in der 2006 geänderten Fassung bestimmt hat: „Die Kommission legt bis spätestens 10. Juni 2008 nach

¹ ABl. C 175 E vom 10.7.2008, S.556.

² Angenommene Texte, P6_TA(2008)0087.

³ Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42).

Prüfung aller Optionen einschließlich der Umwelt-, Lärm-, Stau- und Gesundheitskosten ein allgemein anwendbares, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Bewertung aller externen Kosten vor, welches künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden soll. Dieses Modell wird durch eine Analyse der Auswirkungen der Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger und einer Strategie zur schrittweisen Umsetzung dieses Modells für alle Verkehrsträger begleitet. Dem Bericht und dem Modell werden gegebenenfalls an das Europäische Parlament und den Rat gerichtete Vorschläge für die weitere Überarbeitung dieser Richtlinie beigefügt.“,

- D. in der Erwägung, dass die Internalisierung in eine umfassendere Politik eingebunden werden muss, damit sowohl die Ko-Modalität als auch ein nachhaltiges Verkehrssystem gefördert werden, und dass diese Politik auch die Förderung der Forschung, die Finanzierung der Infrastrukturen, die Öffnung der Märkte und die Standardisierung beinhalten muss; in der Erwägung, dass diese Preissignale an sich jedoch nicht ausreichen, um das Verhalten der Benutzer zu ändern, wenn ihnen nicht die notwendigen Alternativen geboten werden (umweltfreundlichere Fahrzeuge, alternative Verkehrsformen usw.),
- E. in der Erwägung, dass die Kommission die gesundheitliche Belastung der Bevölkerung durch den Schienenlärm überzeugend darlegt, jedoch als Kernstück ihrer Initiative zur Verringerung des Schienenlärms das Erfordernis der Nachrüstung der Güterwaggons mit geräuscharmen Bremsen lediglich herausstellt,

Ökologisierung des Verkehrs

1. begrüßt die Mitteilung der Kommission zur Ökologisierung des Verkehrs als ersten wichtigen Teilschritt zu einer umfassenden Analyse zur umweltgerechteren Ausgestaltung des Verkehrs mit seinen vielfältigen Verkehrsträgern und als Anerkennung der Wichtigkeit und Notwendigkeit der Bemühungen um eine größere Effizienz der Verkehrsträger im Zusammenhang mit der Bekämpfung des Klimawandels;
2. unterstreicht den großen Nutzen der Mobilität für die Lebensqualität der Bürger, für Wachstum und Beschäftigung in der Europäischen Union, für ihren sozioökonomischen und territorialen Zusammenhalt, für den Handel mit Drittstaaten sowie für die Unternehmen und die Beschäftigten, die direkt und indirekt in der Verkehrswirtschaft und in der Logistik tätig sind;
3. erkennt an, dass die Mobilität neben ihren positiven Auswirkungen und ihrer unverzichtbaren Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der Europäischen Union auch nachteilige Auswirkungen auf die Natur und die Menschen hat, und befürwortet daher die Fortführung einer umweltgerechten Ausgestaltung des Verkehrssektors, die – unter Beachtung der berechtigten Interessen der Bürger und Unternehmen hinsichtlich Mobilität – die schädlichen Auswirkungen des Verkehrs aufhebt oder zumindest verringert, im Einklang mit den Zielen der Union zur Bekämpfung der Klimaerwärmung bis zum Jahr 2020;
4. begrüßt, dass die Kommission in ihrer Mitteilung ein „Inventar“ der bisherigen Maßnahmen der Europäischen Union für eine nachhaltige Verkehrspolitik aufgestellt hat;
5. bedauert, dass die Kommission kein integrales Konzept für eine umweltgerechtere Ausgestaltung des Verkehrs, d. h. in allen Verkehrssektoren, vorgelegt hat; stellt fest, dass die Kommission inzwischen bereits erste Initiativen ergriffen hat, die mittelfristig zu einer

umfassenden Strategie zur Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger führen sollen, aber bisher stattdessen

- einen fragmentarischen Ansatz verfolgt hat, der zu einem Handbuch zur Abschätzung der externen Kosten des Verkehrs und für deren Internalisierung in Teilbereichen geführt hat (siehe das „Handbuch zur Abschätzung externer Kosten im Verkehrssektor“),
 - einen Vorschlag zur Änderung der Eurovignetten-Richtlinie 1999/62/EG vorgelegt, der es den Mitgliedstaaten ermöglichen soll, schweren Nutzfahrzeugen die externen Kosten in Rechnung zu stellen, in Einklang mit Artikel 11 dieser Richtlinie,
 - vorgeschlagen, die durch den Lärm im Schienenverkehr verursachten externen Kosten über Infrastrukturgebühren zu besteuern, die nach dem Lärmpegel gestaffelt sind;
6. fordert die Kommission deshalb auf, für alle Verkehrsträger die erforderlichen Maßnahmen und Instrumente zur weiteren umweltgerechten Ausgestaltung des Verkehrs unter Berücksichtigung der geltenden internationalen Verträge und der bereits getroffenen Maßnahmen in den verschiedenen Verkehrssektoren zu entwickeln, hinsichtlich dieser Vorschläge wissenschaftlich begründete Folgenabschätzungsuntersuchungen für die einzelnen Maßnahmen und für deren Auswirkungen auf den Wettbewerb unter den Verkehrsträgern, auf die Mobilitätskosten und auf die Wettbewerbsfähigkeit durchzuführen sowie sodann ein derartig fundiertes umfassendes Konzept zur Ökologisierung des Verkehrs mit konkreten Gesetzgebungsvorschlägen vorzulegen;

Internalisierung externer Kosten

7. stellt fest, dass die Kommission in ihrer Mitteilung zur Strategie zur Internalisierung externer Kosten den Auftrag von Parlament und Rat gemäß Artikel 11 der Eurovignetten-Richtlinie in ihrer geänderten Fassung nicht erfüllt hat, da die Kommission – wie sie selbst zugibt – kein allgemein anwendbares, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Bewertung aller externen Kosten erarbeitet und vorgelegt hat, da sie keine Analyse der Auswirkungen für alle Verkehrsträger erstellt und einen ersten Schritt für eine Strategie zur schrittweisen Umsetzung des Modells für alle Verkehrsträger konkret nur für schwere Nutzfahrzeuge vorgelegt hat;
8. stellt fest, dass die Kommission in ihrer Mitteilung ausführlich auf das im Januar 2008 veröffentlichte Handbuch zur Berechnung der externen Kosten verweist, in dem die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Berechnung der externen Kosten im Verkehrssektor zusammengefasst werden;
9. stellt fest, dass die Kommission in ihrer Mitteilung wissenschaftlich nachvollziehbare Begründungen für die Anlastung einzelner externer Kosten auf die verschiedenen Verkehrsträger dargelegt und sich einen so genannten „pragmatischen Ansatz anhand der durchschnittlichen Kosten“ zu eigen gemacht hat; unterstützt grundsätzlich das Vorgehen der Kommission, die als Grundlage die Berechnung der sozialen Grenzkosten gemäß dem Weißbuch von 2001 über den Verkehr gewählt hat;
10. stellt fest, dass die Kommission in ihrer Mitteilung und in dem Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Eurovignetten-Richtlinie 1999/62/EG dem Verursacherrprinzip, das in Artikel 175 Absatz 5 des Vertrags festgeschrieben ist, ausdrücklich Rechnung trägt; fordert

die Kommission jedoch auf, bei weiteren Schritten zur Internalisierung externer Kosten sämtliche bereits existierenden Formen der Internalisierung externer Kosten, wie zum Beispiel Mineralölsteuern und Straßenbenutzungsgebühren, zu berücksichtigen;

11. fordert die Kommission auf, bei der Vorlage weiterer Vorschläge zur umweltgerechten Ausgestaltung des Verkehrssektors Bewertungen der Auswirkungen des Wettbewerbs zwischen Verkehrsträgern sowie die damit zusammenhängenden sozialen Auswirkungen und die Auswirkungen auf die Umwelt einzubeziehen, wie dies im Rahmen des Vorschlags zur Änderung der Eurovignetten-Richtlinie 1999/62/EG geschehen ist, und die Kosten der Mobilität und der Wettbewerbsfähigkeit einzubeziehen;
12. bedauert, dass die Kommission keine Maßnahmen zur Abmilderung der Auswirkungen des erhöhten Merkmals der Randlage aufgrund der Erweiterung der Europäischen Union vorgeschlagen und keine Vorausschätzungen in Bezug auf die Auswirkungen ihrer Anwendung gemacht hat, insbesondere in den Mitgliedstaaten mit geographischen Hindernissen oder für diejenigen, die noch nicht über multimodale Alternativen verfügen; fordert die Kommission daher auf, diese Mängel im Rahmen der bevorstehenden Überprüfung der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) zu beheben;
13. fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, im Rahmen der Revision der TEN-V einen ergänzenden Vorschlag für Korridore mit multimodaler Mobilität, d.h. „grüne Korridore“, vorzulegen, um die Lasten des vorliegenden Vorschlags durch ein Angebot der Zugänglichkeit und der Mobilität ohne Hindernisse auszugleichen;
14. fordert unverzüglich von der Kommission erstens konkrete Vorschläge für alle Verkehrsträger sowie zweitens die effektive Erfüllung des Auftrages aus Artikel 11 der Eurovignetten-Richtlinie in ihrer geänderten Fassung durch Vorlage eines umfassenden Konzeptes zur Berechnung und Anlastung der externen Kosten und deren Folgenabschätzungen aufgrund eines nachvollziehbaren Modells;

Lärmschutzmaßnahmen im Schienenverkehr

15. erkennt an, dass die Kommission in ihrer Mitteilung über Lärmschutzmaßnahmen am aktuellen Schienenfahrzeugbestand der Notwendigkeit der Minderung der Lärmbelastung der Bevölkerung entlang der Schienennetze insbesondere durch Güterwaggons Rechnung getragen hat;
16. weist mit Nachdruck darauf hin, dass die nachträgliche Ausrüstung von Waggons zu einem angemessenen Preis voraussetzt, dass die bestehenden technischen Hindernisse und der Verwaltungsaufwand bei den entsprechenden Zertifikaten so schnell wie möglich und vor der Annahme verbindlicher rechtlicher Maßnahmen beseitigt werden;
17. fordert die Kommission auf, einen Richtlinienvorschlag für die Erhebung gestaffelter lärmabhängiger Trassenpreise für Lokomotiven und Waggons vorzulegen, um – unabhängig von den gewählten technischen Möglichkeiten vonseiten der Eisenbahnunternehmen – möglichst schnell Anreize auch für die zügige Umrüstung auf lärmarme Fahrzeuge dadurch zu schaffen, dass die Bremsklötze ersetzt werden; ist der Auffassung, dass – sofern notwendig – auch kurzfristige Maßnahmen berücksichtigt werden können, und dass rechtliche Maßnahmen sich für die Eisenbahn in keinem Fall negativ auf den intermodalen Wettbewerb auswirken dürfen;

18. erwartet von der Kommission, dass sie in ihrem Vorschlag einen praktikablen Modus findet, der über die Zweckbindung der Einnahmen sicherstellt, dass nicht nur die Waggons der Eisenbahnunternehmen, sondern auch die von den Eisenbahnunternehmen mitgeführten Waggons anderer Gesellschaften umgerüstet werden;

o

o o

19. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.