

## **BESSERE LUFT, WENIGER LÄRM UND FAIRE PREISE IM GÜTERVERKEHR!**

**Kurznachrichten des „Bündnis LSVA für Europa e.V.“  
Sonderausgabe zur Europawahl**

**Juni 2009**

### **Die „Eurovignette III“ und die Europawahl**

Wie verhalten sich die einzelnen Abgeordneten des EU-Parlaments eigentlich, wenn es tatsächlich zur Sache geht, nämlich um die Abstimmungen?

In seiner Abstimmung am 11.März 2009 zur „Eurovignette III“ (so heißt die aktuelle Novellierung der Wegekosten-Richtlinie für LKW auf Eurokratisch) hat das Parlament verschiedene Einzel-Anträge namentlich abgestimmt. Dem „Bündnis LSVA für Europa“ ist es gelungen, Zugang zu diesen aufschlussreichen Ergebnissen zu erhalten. Die hervorragende Gelegenheit nutzen wir gerne, um der Frage einmal auf den Grund zu gehen, wie das tatsächliche Abstimmungsverhalten der einzelnen Parlamentsmitglieder in dieser wichtigen Frage aussieht.

Die Ergebnisse sind teilweise durchaus überraschend! Die Auswertungslisten und das Gesamtprotokoll (s. attachment) können nach Belieben zum Kontaktieren / Konfrontieren / Gratulieren an die Adresse der Abgeordneten genutzt werden. Da ein Großteil sich bei den bevorstehenden Europawahlen wieder um einen Sitz bewirbt, hilft die Liste möglicherweise auch noch bei der einen oder anderen Wahlentscheidung.

### **Worüber wurde namentlich abgestimmt?**

Normalerweise wird bei den Einzel-Abstimmungen des Parlamentes pauschal die Mehrheit festgestellt, und lediglich die Schlussabstimmung des Gesamtdokuments wird namentlich protokolliert. Es sei denn, einzelne Änderungsanträge werden als so wichtig erachtet, dass eine Fraktion für sie vorher extra die namentliche Abstimmung beantragt. Das wiederum kann nur für eine eng begrenzte Zahl von Anträgen geschehen - was also zur namentlichen Entscheidung kommt, hat in der Tat einige Bedeutung.

So auch hier: die Anträge, um die es ging, weisen weit über das Thema Verkehr hinaus. Sie betrafen die *Umsetzung* von *echtem* Klimaschutz - nachdem das Parlament sich kurz vorher ja noch zu ambitionierten *Klimazielen* verpflichtet hatte - und letztlich die Frage, ob es tatsächlich in Richtung Verursacher-Gerechtigkeit geht: ob z.B. Regionen mit besonders hohen Umweltkosten durch den Straßenverkehr auch höhere Gebühren nehmen dürfen, und welche maßgeblichen Kostentreiber angerechnet werden dürfen.

**Kostentreiber:** Nachdem die Kommission vorgeschlagen hatte, als externe Kosten lediglich Luftschadstoffe, Lärm und Staukosten in die Richtlinie für LKW-Straßenbenutzungsgebühren einzubeziehen, ging es in verschiedenen Änderungsanträgen um die Zulassung weiterer Kostenfaktoren: um Klimakosten, um Unfallkosten soweit sie nicht von Versicherungen gedeckt sind, um Kosten für Schäden an Natur und Landschaft, um Kosten der Ölabhängigkeit. Das „Bündnis LSVA für Europa“ hatte sich dafür eingesetzt, alle genannten Faktoren einzurechnen. (Von uns ausgewertete Anträge: 82, 85, 89/1)

**Staukosten:** Sind Staukosten „externe“ Kosten, für die die Allgemeinheit zahlt, oder fallen diese Kosten nur für den Transportbereich selber an und gehören daher nicht in eine „Externe-Kosten-Gebühr“? Die Kommission hatte vorgeschlagen, sie als „Externe Kosten“ einzustufen und entsprechend in die Richtlinie aufzunehmen. Doch die - theoretisch sicher interessante - Diskussion hatte Änderungsanträge provoziert, mit denen eine Anrechnung des Kostenverursachers Stau vollständig aus den LKW-Gebühren ausgeschlossen werden

sollte. Das Bündnis LSVA hatte sich gegen diese Anträge gewandt. (von uns ausgewerteter Antrag: 74)

**Rücksicht auf besonders sensible Gebiete:** Inwieweit dürfen besonders sensible Berggebiete wie die Alpen - mit höheren tatsächlichen Umwelt-Kosten als jenen in „durchschnittlichen“ Gebieten - auch insgesamt höhere Gebühren erheben? Zum Beispiel durch eine Verbesserung der bisherigen Regelungen zum Mautaufschlag in Berggebieten – die Kommission hatte eine Verschlechterung vorgeschlagen, Antrag 40 verlangte die Streichung des Kommissionsvorschlags. Auch eine Erwähnung von lokalen Zusatzinstrumenten (wie z.B. die Alpentransitbörse) wäre hilfreich. Die beiden entsprechenden Anträge hatten wir unterstützt. (von uns ausgewertete Anträge: 40, 91)

## Die ausgewerteten Anträge im Wortlaut:

Antrag 40 (sensible Alpenregion):

**Streichen des Fettgedruckten:** „In Ausnahmefällen (...) kann bei Verkehrswegen in Bergregionen (.....) ein Mautaufschlag hinzuaddiert werden. **Die Höhe des Aufschlags ist von der (...) Gebühr für externe Kosten abzuziehen**“.

Empfehlung LSVA-Bündnis: + (der Streichung zustimmen);

Ergebnis Parlament: +

Antrag 74 (zu Artikel 7b, § 2; Staukosten streichen):

**Streichen:** „**Auf stauanfälligen Straßenabschnitten dürfen die Gebühren für externe Kosten während der Zeiträume, in denen diese Straßenabschnitte in der Regel überlastet sind, auch die Verkehrsstaukosten beinhalten.**“

Empfehlung LSVA-Bündnis: - (der Streichung nicht zustimmen)

Ergebnis Parlament: -

Antrag 82 (zu Artikel 2, point bb; Kostenfaktoren):

**Fettgedrucktes einfügen:** „Gebühr für externe Kosten“ bedeutet eine mittels einer Mautgebühr erhobene Abgabe zur Anlastung der Kosten, die einem Mitgliedstaat durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung **und** Lärmbelastung, **Schäden an Natur und Landschaft, Klimawandel, Ölabhängigkeit**, Verkehrsstauungen **sowie durch nicht von Versicherungen angedeckte Unfallkosten** entstehen. Empfehlung LSVA-Bündnis: +

Ergebnis Parlament: -

Antrag 85 (zu Artikel 2, nach Pkt be; Definition der Klimakosten):

**Definition einfügen:** „**Kosten des Klimawandels bedeuten Kosten für die Industrie aufgrund extremer Wetterbedingungen, Kosten in Verbindung mit dem Nichtfunktionieren des Verkehrssystems oder Schäden an ihm, Kosten der Folgen für die Gesellschaft, Gesundheit und Natur sowie für andere Wirtschaftssektoren wie der Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Tourismus, sowie die Kosten der Verringerung der Schäden aus dem Klimawandel.**“

Empfehlung LSVA-Bündnis: +

Ergebnis Parlament: -

Antrag 89/1 (zu Artikel 7b, § 2; Einrechenbare Kostenfaktoren inkl. Klimakosten)

**Fettgedrucktes einfügen:** „Die Gebühren für externe Kosten müssen sich an den Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung, den Kosten verkehrsbedingter Lärmbelastung **und den Kosten des verkehrsbedingten Klimawandels** orientieren. Auf stauanfälligen Straßenabschnitten dürfen die Gebühren für externe Kosten während der Zeiträume, in denen diese Straßenabschnitte in der Regel überlastet sind, auch die Verkehrsstaukosten beinhalten.“

Empfehlung LSVA-Bündnis: +

Ergebnis Parlament: -

Antrag 91 (zu Artikel 9, § 1a; Sensible Alpenregion):

**Einfügen:** „**Die Richtlinie soll grenzüberschreitende sensible Bergregion der Alpen dabei unterstützen, die Vorgaben des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention umzusetzen, durch eine Einführung von interoperablen Gebührensystemen, entsprechend dem Prinzip des Schweizer Gebührensystems, und der Einführung einer Alpentransitbörse.**“

Empfehlung LSVA-Bündnis: +

Ergebnis Parlament: -

Entwurf insgesamt

Empfehlung LSVA-Bündnis: +

Ergebnis Parlament:+

Das neue Europa-Parlament wird sich in zweiter Lesung wieder mit der Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie befassen. Auch wir werden uns wieder aktiv in das Geschehen einmischen und dabei auch die Erkenntnisse der namentlichen Abstimmung nutzen.

Unsere Empfehlungen für die Europa-Wahl:

- Hingehen !
- Und danach das „Bündnis LSVA für Europa“ unterstützen. Mit Ihrer Hilfe können wir die Beobachtung des Europa-Parlamentes und seines tatsächlichen Handelns weiter ausbauen.

Viel Erfolg für Ihre Stimme!

**Impressum: Bündnis LSVA für Europa e.V.**, Heike Agthe (Geschäftsführerin), Rathaus-Str.17, D-10178 Berlin; Tel: 0049-170-5389971; Spenden-Konto: 552 415 803; BLZ: 700 100 80, Postbank München, IBAN DE 90 700100800 552 415 803, BIC PBNKDEFF **Nachdruck** (auch auszugsweise) nur bei Nennung des Urhebers