



EPP-ED

EUROPA-AKTUELL

Reimer Böge, Mitglied des Europäischen Parlaments
Europabüro, Sophienblatt 44-46, 24114 Kiel, ☎ 0431/6609925
Internet: <http://www.reimerboege.de>
Email: info@reimerboege.de

Kurzübersicht zu wichtigen Themen der
Plenartagung des Europäischen Parlaments vom
21.-24. Februar 2005

- Verkehr
- ❖ Papier-Führerscheine auf dem Weg ins Aus?

Mathieu GROSCH (EVP-ED, BE)

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
über den Führerschein (Neufassung)

Dok.: [A6-0016/2005](#)

Verfahren: Mitentscheidung (1. Lesung)

Aussprache: 22.02.2005

Annahme: 23.02.2005 (mit 548:103:9 Stimmen)

Erläuterungen zur Abstimmung

Das Europäische Parlament möchte sich von dem Papier-Führerschein, der in manchen Mitgliedstaaten noch in Gebrauch ist, verabschieden. Im Laufe von zehn Jahren soll dieses Papiermodell durch ein Führerscheinmodell im Kreditkartenformat ersetzt werden. Innerhalb von weiteren zehn Jahren sollen die Plastikmodelle dann an ein einziges europäisches Führerscheinmodell angeglichen werden. Die Abgeordneten wünschen zudem die Schaffung eines Europäischen Führerscheinnetzwerks, um Betrug und "Führerscheintourismus" zu bekämpfen.

Der Kommissionsvorschlag sieht vor, die 110 existierende Führerscheinmodelle in den Mitgliedstaaten durch ein einziges EU-Format zu ersetzen. Die Hauptvorteile seien weniger Betrugsmöglichkeiten, grö-

Bere Freizügigkeit der Bürger und erhöhte Verkehrssicherheit.

Als weitere Maßnahme zur Betrugsbekämpfung, sollen die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, einen Mikrochip in den Führerschein aufzunehmen, wenn sie dies wünschen, so die Abgeordneten. Da sich die Systeme für die Ausstellung von Führerscheinen in den einzelnen Mitgliedstaaten unterscheiden, fordern die Abgeordneten ein so genanntes Führerscheinnetzwerk. In jedem Mitgliedstaat soll es nur eine einzige Anlaufstelle für den Zugang zu Informationen über den Führerschein geben. Damit wäre es Kraftfahrzeuglenkern, denen die Fahrerlaubnis entzogen wurde, unmöglich, in anderen Mitgliedstaaten ein Duplikat des Führerscheins zu bekommen.

Die Kommission hat zudem vorgeschlagen, die Gültigkeit von Führerscheinen, die Personen über 65 Jahre ausgestellt werden, auf fünf Jahre zu begrenzen. Nach Auffassung der Abgeordneten ist eine Pauschalbeschränkung für über 65-Jährige nicht gerechtfertigt. Den Mitgliedstaaten ist jedoch die Möglichkeit gegeben, in einzelnen Fällen die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen zu begrenzen oder Tests sowie Sehkontrollen vorzuschreiben.

Weitere Änderungsanträge beziehen sich auf technische Details des Kommissionsvorschlags wie die verschiedenen Führerscheinkategorien, das Mindestalter für Motorradfahrer, die Sicherheit von Führerscheinen, um Betrug zu bekämpfen, Mindestanforderungen an Prüfer bei der praktischen Fahrprüfung sowie die praktische Ausbildung für die verschiedenen Führerscheinklassen.



Reimer Böge, Mitglied des Europäischen Parlaments
Europabüro, Sophienblatt 44-46, 24114 Kiel
☎ 0431/6609925
Internet: <http://www.reimerboege.de>
Email: info@reimerboege.de

Straßburg, 23.02.2005

PRESSE-INFORMATION

Umtauschpflicht für Führerscheine schafft neue Bürokratie"

Frist von 10 Jahren / Bestandsschutz für jetzige Fahrerlaubnisklassen

Wie der schleswig-holsteinische CDU-Europaabgeordnete Reimer Böge heute in Straßburg mitteilte, werden alle europäischen Autofahrer ihre bisherigen Führerscheine künftig umtauschen müssen. Das habe heute das Europäische Parlament in erster Lesung gegen die Stimmen der Christdemokraten beschlossen. "Leider haben die deutschen Sozialdemokraten und die Grünen unseren bürgernahen Ansatz, auf eine Umtauschpflicht zu verzichten, nicht mitgetragen", sagte der Europaabgeordnete.

Alte Papierführerscheine müssten danach spätestens in zehn Jahren nach Inkrafttreten der Richtlinie gegen das neue Scheckkartenmodell getauscht werden. Wer bereits den 'EU-Plastikführerschein' besitze, müsse ihn in spätestens 20 Jahren gegen ein neues Exemplar tauschen. Ferner solle die Gültigkeit sämtlicher Führerscheindokumente auf zehn Jahre befristet sein. "Diese Befristung erhöht nicht die Verkehrssicherheit, sondern schafft nur neue Bürokratie und zusätzliche Kosten für alle Autofahrer", kritisierte Reimer Böge.

Bestehende Fahrerlaubnisklassen würden durch den Umtausch jedoch nicht eingeschränkt. "Mit einem alten 3er-Führerschein darf man auch künftig Kleinlaste bis zu 7,5 Tonnen fahren", sagte der Europaparlamentarier. Damit habe sich das Parlament gegen die Pläne der Kommission durchgesetzt, die einen harmonisierten Neuzuschnitt der Fahrerlaubnisklassen favorisierte.

Die christdemokratische EVP-ED-Fraktion konnte sich mit ihrer Forderung durchsetzen, dass Anhänger bis zu 3,5 Tonnen auch weiterhin mit der normalen Pkw-Fahrerlaubnis mitgeführt werden dürfen. „Das ist eine gute Nachricht für alle Caravan- und Sportbootfahrer sowie für unsere freiwilligen Feuerwehren“, sagte Reimer Böge. Erforderlich sei lediglich die Absolvierung eines einmaligen Fahrertrainings, das in den Führerschein eingetragen wird.

Vorerst vom Tisch sei der Vorschlag der Kommission, die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen für Autofahrer ab dem 65. Lebensjahr auf fünf Jahre zu befristen. "Hier hat sich die Vernunft durchgesetzt", freute sich der Europaabgeordnete. Jede Unfallstatistik beweise, dass gerade ältere Autofahrer keine hohen Fahrleistungen aufweisen und viel seltener in schwere Unfälle verwickelt seien als jüngere Fahrzeuglenker. Nun würden sich die nationalen Regierungen (Ministerrat) mit dem Dossier befassen. "Ich rechne mit harten Verhandlungen und einem Vermittlungsverfahren zwischen Parlament und Rat. Wir werden weiter gegen eine Bürokratisierung des Führerscheins kämpfen", erklärte Reimer Böge abschließend.

CDU/CSU-Fazit

Die EVP-ED-Fraktion lehnt einen Zwangsumtausch der bisherigen Führerscheine ab. Wir sind der Auffassung, dass dieser keineswegs der Verkehrssicherheit, allenfalls einfacheren Polizeikontrollen dient. Wenn man das Plus einfacherer Polizeikontrollen der Mühe und Belastung für die Bürger gegenüberstelle - mindestens Zehntausende Bürger, die niemals in ein anderes EU-Land fahren werden, müssten sich extra einen neuen Führerschein besorgen -, dann ist dies eine zu große Belastung und wird deshalb von uns wie auch bereits von der EU-Kommission abgelehnt. Einen weiteren Punkt den wir ablehnen betrifft die obligatorische Begrenzung der Gültigkeitsdauer der Führerscheindokumente.

Da die Parlamentsmehrheit sich mit ihrem Votum zum Teil gegen die EU-Verkehrsminister stellte, wird nun ein Vermittlungsverfahren von Ministerrat und Parlament in Gang gesetzt werden. Die Minister hatten im Oktober 2004 beschlossen, bei der Einführung eines einheitlichen Führerscheins auf den Umtauschzwang zu verzichten. Sie wollen nur Fahranfänger dazu verpflichten, innerhalb von zehn Jahren das Kreditkartenformat zu übernehmen. Auch EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot sprach sich gegen die Umtauschpflicht und Befristung des Führerscheins aus.

❖ Meeresverschmutzung durch Schiffe: Sanktionen bei Verstößen

Corien WORTMANN-KOOL (PPE, NL)

Festlegung des Gemeinsamen Standpunkts des Rates im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen bei Verstößen

Dok.: [A6-0015/2005](#)

Verfahren: Mitentscheidung (2. Lesung), Aussprache: 22.02.2005

Hintergrund

Der unmittelbare Anlass für den vorliegenden Vorschlag der Kommission ist die Umweltkatastrophe des Öltankers "Prestige", der im November 2002 vor der spanischen Küste sank. Der Vorschlag dient einerseits der Umsetzung des internationalen Übereinkommens über die

Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe (Marpol); andererseits werden Verschmutzungshandlungen unter Strafe gestellt.

Erläuterungen zur Aussprache

Das Europäische Parlament hat Änderungsanträge angenommen, welche auf einer Vereinbarung beruhen, die während informeller Dreiergespräche, an denen das Parlament, der Rat und die Kommission teilgenommen haben, zustande gekommen ist. Ein Vermittlungsverfahren wird somit vermieden.

In der nahen Zukunft werden von Schiffen ausgehende Einleitungen von Schadstoffen als Delikte und nicht nur als Verstöße, wie von der Kommission zunächst vorgesehen, betrachtet werden, wenn sie auf Vorsätzlichkeit, Leichtfertigkeit oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind. Bisher hatte der Rat gezögert, sich solchen Vorschlägen des Parlaments anzuschließen, weil er der Meinung war, dass die Mitgliedstaaten für die Ergreifung von Strafmaßnahmen zuständig sind. In den gravierendsten Fällen solcher Verschmutzungen werden ein Freiheitsentzug und hohe Geldbußen vorgesehen.

Zur Verstärkung des strafrechtlichen Rahmens zur Bekämpfung der Verschmutzung durch Schiffe wird die neue Richtlinie durch ausführliche Bestimmungen über Delikte und Sanktionen ergänzt. Unter den neuen Regeln werden Sanktionen nicht nur gegen den Kapitän und die Besatzung des Schiffes, sondern gegen alle Personen,

die für die Verschmutzungen verantwortlich sind, vorgesehen.

Dem Europäischen Parlament ist es auch gelungen, sich mit seinem Vorschlag zur Schaffung einer Küstenwache durchzusetzen. Gegen diesen hatten sich einige Mitgliedstaaten gestäubt. In diesem Zusammenhang sollte die Kommission eine Durchführbarkeitsstudie über eine Europäische Küstenwache durchführen und dabei die Kosten und den Nutzen deutlich hervorheben. Dieser Studie sollte erforderlichenfalls bis Ende 2006 ein Vorschlag über eine Europäische Küstenwache folgen.

Ein Änderungsantrag listet eine Reihe von Aufgaben der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs bezüglich der Umsetzung dieser Richtlinie auf. Die Agentur muss somit eine Schlüsselrolle bei der Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten spielen, um technische Lösungen zu entwickeln und technische Unterstützung bei der Umsetzung dieser Richtlinie zu leisten. Sie muss auch die Kommission bei der Durchführung der Aufgaben (wie Besuche in den Mitgliedstaaten), die ihr im Hinblick auf eine effiziente Umsetzung dieser Richtlinie übertragen wurden, unterstützen.

❖ Europaweiter Rahmen für Binnenschiffahrtswaterstraßen erforderlich

Renate SOMMER (EVP-ED, DE)

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschiffahrtswaterstraßen der Gemeinschaft

Dok.: [A6-0055/2004](#)

Verfahren: Mitentscheidung (1. Lesung)

Ohne Aussprache gemäß Artikel 131 GO

Abstimmung: 22.02.2005

Erläuterungen zur Abstimmung

Das Europäische Parlament begrüßt den Kommissionsvorschlag, ein europaweit einheitliches Informationssystem für die Binnenschifffahrt (RIS - River Information Services) einzuführen.

Viele der bislang eingesetzten Informationstechnologien wurden unabhängig voneinander entwickelt. Daher ist eine europaweite Harmonisierung der Basistechnologien notwendig, um die Kompatibilität und Interoperabilität zwischen den unterschiedlichen Diensten zu gewährleisten und den grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr zu fördern.

Bei einem informellen Trilogtreffen am 1. Februar 2005 konnten die Delegationen des Parlaments und des Rates ein Übereinkommen über eine Reihe von technischen und praktischen Aspekten in Bezug auf das RIS-System erzielen. Diese betreffen u. a. ein einheitliches europäisches Schiffsnummernsystem, Interoperabilität sowie die Nutzung von Satellitenortung.

Das Parlament hat nun die hierauf beruhenden Kompromissänderungsanträge der Berichterstatterin (Änderungsanträge 35 bis 66) angenommen. Somit kann das Gesetzgebungsverfahren nach der ersten Lesung des Parlaments beendet werden.

Hintergrund

RIS-Anwendungen umfassen z.B.: Fahrwasserinformationen, Verkehrsinformationsdienste, Verkehrs- und Transportmanagementdienste. RIS-Anwendungen liefern aktuelle Informationen, die die genaue Berechnung von Ankunftszeiten der Schiffe und dadurch die Einbindung der Binnenschifffahrt in intermodale Versorgungsketten, eine bessere Hafen- und Terminalplanung, eine detaillierte Überwachung von Gefahrguttransporten sowie mittels einer verlässlicheren Reiseplanung eine Senkung des Treibstoffverbrauchs ermöglichen. Der Einsatz dieser modernen Informations- und Kommunikationsdienste soll nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors steigern, sondern die Binnenschifffahrt zu einer echten Alternative zu anderen Verkehrsträgern machen. Obwohl die Beteiligung an dem RIS-System nicht obligatorisch sein soll, wird erwartet, dass es einen Gewinn für die Wirtschaft und die Umwelt bringen wird.

CDU/CSU-Fazit

Die CDU/CSU-Abgeordneten zeigten sich nach der Abstimmung sehr erfreut. Mit den Stimmen der anderen Fraktionen (Sozialdemokraten, Liberale und Grüne) wurde der Bericht angenommen. Dieses eindeutige Votum macht deutlich, dass der Verkehrsträger Binnenschifffahrt über Parteigrenzen hinweg endlich Unterstützung erfährt.

Angesichts eines stetigen Anwachsens des Güterverkehrs, bedingt durch die Osterweiterung, muss dringend das Potential der Binnenschifffahrt genutzt werden. Mit dem angenommenen Richtlinienentwurf wird die Grundlage für ein europaweit funktionierendes Informationssystem geschaffen. Mit Hilfe dieses Systems wird in Zukunft ein modernes Verkehrsmanagement möglich, und Gefahrguttransporte können durchgehend überwacht werden. In der schwierigen Frage der technischen Harmonisierung der Dienste wird man auch in Zukunft auf das Know-how der internationalen Organisationen, insbesondere der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, zurückgreifen, die auf diesem Gebiet seit Jahrzehnten hervorragende Dienste leisten.

Der vorbereitete Kompromiss wird auch von Rat und Kommission getragen, so dass eine 2. Lesung vermieden werden kann. Für die europäische Binnenschifffahrt ist dies eine gute Nachricht: Der Richtlinie kann unverzüglich in nationales Recht umgesetzt werden und der Binnenschifffahrtssektor verliert nicht unnötig Zeit.

Nach einer Umsetzungsfrist von 24 Monaten könnte der einheitliche Rahmen für das Europäische Flussinformationssystem bereits 2007 Wirklichkeit werden. Nach diesem Zeitplan sollte es tatsächlich möglich sein, die Ziele des Weißbuchs zur Verkehrspolitik zu verfolgen und zumindest teilweise eine Verlagerung der Gütertransporte insbesondere von der Straße auf die Binnenwasserstraße zu erreichen. Die Tatsache, dass der Anteil der Binnenschifffahrt von 1970 bis heute von 12% auf lediglich 7 % des Güterverkehrs zurückgegangen ist, bleibt für eine nachhaltige Europäische Verkehrspolitik nicht akzeptabel.

- **Gesundheit und Verbraucherschutz**
- ❖ **Papier-Führerscheine auf dem Weg ins Aus?**

Mercedes BRESSO (SPE, IT

Gemeinsamer Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates über unlautere Geschäftspraktiken im binnenmarktinternen Geschäftsverkehr zwischen Unternehmen und Verbrauchern und zur Änderung der Richtlinie 84/450/EWG des Rates, der Richtlinien 97/7/EG, 98/27/EG und 2002/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EG) Nr. /2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (Richtlinie über unlautere Geschäftspraktiken)

Dok.: [A6-0027/2005](#)

Verfahren: Mitentscheidung (2. Lesung)

Aussprache: 23.02.2005

Annahme: 24.02.2005

Hintergrund

Ziel der Richtlinie ist die Vollendung und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes. Dieser wird aufgrund unlauterer Geschäftspraktiken und der Rechtszersplitterung auf diesem Gebiet gestört. Um das Vertrauen der Verbraucher zu gewinnen, sieht die Kommission eine Harmonisierung des Binnenmarkts durch Rechtsvorschriften gegen unlautere Geschäftspraktiken als erforderlich an.

Erläuterungen zur Abstimmung

Das Europäische Parlament tritt für einen verstärkten Schutz der Verbraucher vor unlauteren Geschäftspraktiken ein. Es möchte diese Geschäftspraktiken verbieten, gemeinsame EU-Regeln schaffen, welche die aktuelle Vielfalt von nationalen Regeln ersetzen und den Schutz der Verbraucher verstärken, die als verletzlich gelten. Da die heute angenommenen Änderungsanträge auf einer Vereinbarung zwischen dem Parlament und dem Rat beruhen, wird ein Vermittlungsverfahren vermieden.

Die Abgeordneten haben eine Reihe von Änderungsanträgen zu der schwarzen Liste im Anhang der Richtlinie angenommen. In dieser werden Geschäftspraktiken

aufgelistet, die unter allen Umständen unlauter und daher in allen Mitgliedstaaten verboten sind. Die Liste kann nur durch eine Änderung dieser Richtlinie abgeändert werden.

Für das Parlament soll in die Liste eine Bestimmung aufgenommen werden, mit der an Kinder gerichtete Werbung zwar nicht völlig untersagt wird, mit der Kinder aber vor unmittelbaren Kaufaufforderungen geschützt werden. Auch sollen Maßnahmen gegen das fälschliche Auftreten eines Händlers als Verbraucher ergriffen werden.

Die Aufforderung an einen Verbraucher, der eine Versicherungspolice in Anspruch nehmen möchte, Dokumente vorzulegen,

die nicht als relevant für die Gültigkeit des Anspruchs anzusehen sind, und die systematische Nichtbeantwortung einschlägiger Schreiben, um den Verbraucher von der Ausübung seiner vertraglichen Rechte abzuhalten, sind auch zu verbieten.

Die Abgeordneten bestehen auf der Verbesserung der Definition und des Schutzes von verletzlichen Verbrauchern. Der Bezugspunkt in den Änderungsanträgen des Parlaments bleibt der "Durchschnittsverbraucher", wie es auch bei dem Vorschlag der Kommission der Fall ist. Gemäß dem Europäischen Gerichtshof ist ein Durchschnittsverbraucher u. a. "angemessen gut unterrichtet, angemessen aufmerksam und kritisch".

Der Kommissionsvorschlag sieht vor, dass die Mitgliedstaaten binnen 24 Monaten nach In-Kraft-Treten dieser Richtlinie die erforderlichen nationalen Regeln umsetzen

und verkünden. Die Abgeordneten sind damit einverstanden und betonen, dass die Mitgliedstaaten für einen Zeitraum von sechs Jahren ihre nationalen Vorschriften beibehalten können (statt "anwenden", wie die Kommission vorschlug). Diese Regeln sollen aber restriktiver oder strenger als diese Richtlinie sein, zur Umsetzung von anderen Richtlinien erlassen worden sein und Klauseln über eine Mindestangleichung enthalten.

Zur Vermeidung des Vermittlungsverfahrens sind die Abgeordneten Kompromisse bezüglich der von ihnen in der ersten Lesung angenommenen Vorschläge eingegangen und haben einige Änderungsvorschläge zurückgezogen. Sie haben z. B. wegen des Widerstandes des Rates auf das Prinzip des "Herkunftslandes" verzichtet. Demnach würden die Gesetze des Mitgliedstaates gelten, in dem sich der Händler niederlässt.

CDU/CSU Fazit

Die EU will unlauteren Geschäftemachern im Binnenmarkt das Handwerk legen. Als "handfesten Fortschritt" für den Verbraucherschutz auch in Deutschland unterstützen wir daher die EU-weite Ächtung irreführender Geschäftspraktiken. Dazu gehörten insbesondere an Kinder gerichtete "Quengelwerbung", falsche Lockangebote, als Information getarnte Werbung, vorgetäuschte Räumungsverkäufe und Schneeballsysteme.

Mit der Richtlinie wird den berechtigten Verbraucherschutzinteressen angemessen Rechnung getragen, ohne dass regional unterschiedliche Handelstraditionen und Verbraucherpräferenzen unnötig beeinträchtigt würden: Der europäische Verbraucher muss angesichts des wachsenden grenzüberschreitenden Handels auf bestimmte Mindeststandards vertrauen können. Das bedeutet aber nicht, dass alle Verbrauchergewohnheiten von Finnland bis Sizilien und von Polen bis Portugal zwangsharmonisiert werden.

Für Deutschland erwarten wir eine "gesteigerte Rechtssicherheit" für den Verbraucher. Während das deutsche Recht gegenwärtig bisher lediglich einige Generalklauseln enthält, kommt nun eine klare und präzise Verbotliste hinzu. Die Richtlinie eröffnet zudem die nötige Flexibilität für die Entwicklung innovativer Geschäftsmethoden. Mit der Harmonisierung werden darüber hinaus "europaweite Marketingstrategien" möglich, die früher an 25 unterschiedlichen Rechtsordnungen gescheitert sind. Dies wird durch die "gegenseitige Anerkennung" von nationalen Entscheidungen möglich.

Eine genaue Aufstellung unlauterer Geschäftspraktiken aus dem Gemeinsamen Standpunkt enthält die

Liste der unlauteren Geschäftspraktiken:

http://www.cdu-csu-ep.de/presse/presse-2005/pm02/liste_unlautere_geschaeftspraktiken.pdf

❖ Kritik am Europäischen Aktionsplan Umwelt und Gesundheit

Frédérique RIES (ALDE/ADLE, BE)

Der Europäische Aktionsplan Umwelt und Gesundheit 2004-2010

Dok.: [A6-0008/2005](#)

Verfahren: Initiativbericht

Aussprache: 22.02.2005

Annahme: 23.02.2005 (mit 576:48:13 Stimmen)

Hintergrund

Dieser Aktionsplan ist der Beitrag der Kommission zur vierten gesamteuropäischen Ministerkonferenz über Umwelt und Gesundheit, die im Juni 2004 in Budapest von der Weltgesundheitsorganisation veranstaltet wurde.

Der Aktionsplan umfasst folgende drei Hauptthemen:

- die Verbesserung des Informationsflusses zum Verständnis der Zusammenhänge zwischen Verschmutzungsquellen und gesundheitlichen Auswirkungen,
- das Füllen von Wissenslücken durch Stärkung der Forschung und
- die Überprüfung der politischen Konzepte und Verbesserung der Kommunikation.

Dieser Aktionsplan ist auch der erste Schritt (2004-2010) der Strategie für Umwelt und Gesundheit, die unter dem Akronym SCALE bekannt ist. Das Parlament nahm am 31. März 2004 zu diesem neuen transversalen Ansatz im Bereich Umwelt und Gesundheit Stellung. Die wichtigsten beschlossenen Änderungsanträge führten das Vorsorgeprinzip ein, präzisierten die Finanzierung und forderten die Berücksichtigung schon bestehender Kenntnisse zu dem Zusammenhang zwischen Umweltfaktoren und Krankheiten.

Erläuterungen zur Abstimmung

Das Europäische Parlament übt Kritik daran, dass der Ansatz und die Ziele des oben genannten Aktionsplans gegenüber der im Juni 2003 vorgelegten Strategie für Umwelt und Gesundheit heruntergeschraubt wurden. Die Abgeordneten betonen zudem, dass nur vier der dreizehn Aktionen des Aktionsplans spezifische Maßnahmen betreffen und dass für keine dieser Aktionen quantitative Ziele festgelegt sind.

Es wird auch kritisiert, dass nicht unverzüglich ein auf der Kontrolle der Biomarker beruhendes System der biologischen Überwachung in Europa eingeführt wird. Hierdurch könnte in Verbindung mit der Beobachtung der Auswirkungen durch Umweltmediziner die Exposition gegenüber Umweltschadstoffen gemessen werden. Dem Europäischen Parlament zufolge

soll die biologische Überwachung zu einer Politik der Risikobewertung beitragen und insbesondere in Bezug auf Infektionskrankheiten wie Legionellose (Legionärskrankheit) und von bestimmten Schafstoffen ausgelöste Krebsformen angewendet werden.

Im Rahmen des Aktionsplans fordern die Abgeordneten spezifische Maßnahmen für Kinder. U.a. soll eine epidemiologische Untersuchung an Kindern nach dem Modell der National Children Study in den USA durchgeführt werden, um den Zusammenhang zwischen umweltbedingten Krankheiten und der Exposition den am meisten verbreiteten Schadstoffen vom Embryo bis zum Erwachsenen zu untersuchen.

Die Abgeordneten unterstützen alle vorgeschlagenen Maßnahmen für einen besseren Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen. Sie wiederholen indes ihre Forderung nach der Schaffung von nationalen Registern zur Erfassung der wichtigsten Emissionen und Krankheiten in jeder großen geographischen Zone.

Das Europäische Parlament bedauert abschließend das Fehlen eines indikativen Finanzbogens für den Aktionsplan sowie

die vage Bezugnahme auf die Verwendung bestehender (Haushalts-) Mittel für die Durchführung der Maßnahmen zugunsten von Umwelt und Gesundheit im Zeitraum 2004-2007. Es fordert daher eine angemessene Finanzierung für den Zeitraum 2004-2007 und ein Budget von mindestens 300 Mio.€ für Projekte im Bereich Umwelt und Gesundheit des siebten Forschungsrahmenprogramms.

➤ **Wirtschaft und Währung**

❖ **Verteidigung des Stabilitäts- und Wachstumspakts**

Othmar KARAS (EVP-ED, AT)

Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: Öffentliche Finanzen in der WWU – 2004

Dok.: [A6-0025/2005](#)

Verfahren: Initiativbericht

Gemeinsame Aussprache und Annahme: 22.02.2005

Hintergrund

Angesichts der Reform des Stabilitätspaktes sagte der Ratsvorsitzende und Luxemburger Regierungschef Jean-Claude Juncker im Januar 2005: "Die Positionen nähern sich an." Er hoffe, bis zum Gipfel der Staats- und Regierungschefs am 22. und 23. März 2005 eine Einigung erzielt zu haben. Die EU-Finanzminister sind damit einverstanden, dass keine Ausgaben aus dem Defizit eines Landes herausgerechnet werden. Zudem vertreten sie die Auffassung, dass in wirtschaftlich guten Zeiten für schlechtere Perioden gespart werden soll. Einig sind sie auch darüber, dass das Defizitverfahren eingeleitet wird, wenn die Neuverschuldung eines Landes über drei Prozent des BIP liegt. Unterdessen haben sie die Defizitverfahren gegen Deutschland und Frankreich ausgesetzt. Das Defizitverfahren gegenüber Griechenland wurde zunächst verschärft. Nach einem Vorschlag der Kommission soll dem Land ein weiteres Jahr für den Abbau seines Defizits gegeben werden.

Erläuterungen zur Abstimmung

Das Europäische Parlament nimmt zur Kenntnis, dass die höheren nominalen Defizite in der EU auf "eine diskretionäre Lockerung der Haushaltspolitik in einigen Mitgliedstaaten zurückzuführen sind". Die Abgeordneten wenden sich ferner gegen Ausnahmen von den Bestimmungen und Verfahren des Stabilitäts- und Wachstumspakts. In einem Änderungsantrag fordern sie, dass "alle Mitgliedstaaten - die kleinen wie die großen - eine Gleichbehandlung erfahren sollten und dass dazu die Rolle der Kommission - insbesondere im Hinblick auf die Einleitung des Verfah-

rens bei einem übermäßigen Defizit - gestärkt werden sollte". Die Mitgliedstaaten sollen sich "um entschiedene, faire und praktikable Lösungen" für den Stabilitäts- und Wachstumspakt bemühen, "während gleichzeitig der präventive Aspekt verstärkt wird, die Unterschiede bei der wirtschaftlichen Lage stärker beachtet werden und die Umsetzung der Verfahren bei einem übermäßigen Defizit (der korrigierende Teil des Pakts) sowie die Economic Governance verbessert werden". Die Abgeordneten sind der Ansicht, dass einige Regierungen nicht mit ausreichen-

den Maßnahmen zur Bekämpfung ihres Defizits reagiert haben und betonen, dass "es, was ihre Aussichten für eine baldige Senkung des Defizits unter 3 % des BIP betrifft, genügend Grund zur Sorge gibt". Alle Mitgliedstaaten werden aufgefordert, ihr Defizit deutlich unter 3 % des BIP zu senken, um in guten Zeiten ausreichende Finanzrücklagen zu bilden, damit in schlechten Zeiten konjunkturpolitische Maßnahmen getroffen werden können, ohne gegen die Bestimmungen des Stabilitäts- und Wachstumspakts zu verstoßen.

Die Abgeordneten empfehlen, dass beim Stabilitäts- und Wachstumspakt eine stärkere Betonung auf die wirtschaftliche Entwicklung und auf die Wahrung der Nachhaltigkeit der öffentlichen Finanzen gelegt wird. Ihrer Ansicht nach gefährden übermäßige Regierungsausgaben die Preisstabilität, niedrige Zinsen und das Niveau der staatlichen Investitionen.

Das Europäische Parlament unterstreicht abschließend die Bedeutung von verbesserten Haushaltsstatistiken mit genaueren und standardisierten Definitionen sowie einer verstärkten Zuständigkeit von Eurostat für die Koordinierung, Überwachung und Durchführung von Vor-Ort-Kontrollen der von den Mitgliedstaaten übermittelten Zahlen.

In seiner Rede während der heutigen Aussprache bedauerte der Berichterstatter, Othmar **KARAS** (EVP-ED, AT), dass seit der Einführung des Stabilitäts- und Wachstumspakts 12 Mitgliedstaaten einschließlich einiger Mitglieder der Eurozone gegen die auf den Verträgen beruhenden Klauseln des Pakts verstoßen hätten. Die gemeinsame Währung sei ein großer Erfolg, es gebe aber keine gemeinsame Haushaltspolitik. Es bestehe die Notwendigkeit für strukturelle Änderungen und langfristige Reformen. Der Berichterstatter forderte zudem mehr Stabilität, mehr Wachstum und mehr Beschäftigung.

CDU/CSU Fazit

In der Debatte über die Grundzüge der europäischen Wirtschaftspolitik haben die CDU/CSU-Abgeordneten im EP die Forderung nach einer Abschaffung des Stabilitäts- und Wachstumspakts zur Lösung der wirtschaftlichen Probleme der Europäischen Union als absurd bezeichnet. Sie betonten, dass es völlig falsch und geradezu grotesk sei, den Stabilitätspakt zum "Hauptschuldigen" für die Verfehlung der Lissabonziele zur Steigerung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit zu machen. Die wirklichen Ursachen für die Verfehlung der Lissabonziele in den letzten fünf Jahren lägen jedoch in Wahrheit bei den EU-Mitgliedsstaaten, die es bis heute versäumt hätten, ihre Hausaufgaben zu erledigen.

Sie betonten weiter, dass der Stabilitäts- und Wachstumspakt in seiner Auslegung flexibel genug sei, um den wirtschaftlichen Erfordernissen in der EU Rechnung zu tragen. Dies hätten sowohl der ehemalige Währungskommissar Solbes als auch die Europäische Zentralbank mehrfach vor dem Europäischen Parlament betont. Sie lehnten deshalb jegliche Bestrebungen ab, Ausgaben vor oder nach der Einleitung eines Defizitverfahrens herausrechnen zu wollen, wie dies unter anderem Bundeskanzler Schröder fordere. "Dies soll uns dann auch noch nach dem Motto verkauft werden: Alles, was wachstumsintensiv ist, dient dem Lissabonprozess", kritisierten die CDU/CSU-Abgeordneten.

Sie lehnten zudem das Pseudoargument ab, dass nur deshalb, weil 10 Staaten gegen den Pakt verstoßen, dieser abgeschafft werden müsse. Das wäre ungefähr so, als wenn man die Heraufsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen fordern würde, nur weil häufig Leute in eine Radarfalle gerieten. Regeln seien jedoch dazu da, um eingehalten zu werden. Außerdem gelte es, auch die Lissabonziele tatsächlich ernst zu nehmen: "Deshalb muss bei jeder neuen Initiative zunächst geprüft werden, ob diese den Lissabonzielen entgegensteht oder nicht und die Mitgliedstaaten dürfen dementsprechend sinnvolle Gesetzgebung wie zum Beispiel die Liberalisierung des Binnenmarkts nicht länger torpedieren", stellten die Abgeordneten klar. Die Tatsache, dass der Kommission nach wie vor eine wirkliche Sanktionsmöglichkeit gegen Defizitsünder vorenthalten werde, zeige jedoch deutlich die fehlende Bereitschaft der Mitgliedstaaten ihre Versäumnisse wirklich anzugehen.