



Newsletter

April 2019

Liebe Leserin, lieber Leser,

dies ist tatsächlich schon mein vorletzter Newsletter! Da ich ja nicht wieder kandidiere, waren die vergangenen Wochen geprägt von Abschieden, letzten Sitzungen der Ausschüsse, der Fraktionen und des Plenums, Family-Photos, Farewell-Drinks und Austausch privater Kontaktdaten mit Abgeordneten, die man gern wieder treffen möchte. Natürlich gab es auch jede Menge Abstimmungen von Trilogergebissen und Parlamentspositionen zu Gesetzen, bei denen die Ratsposition noch aussteht oder aus Zeitgründen keine Trilogie mehr begonnen werden konnten. Im Europaparlament werden ja – anders als im Bundestag und in den Landtagen – Gesetze nach der Wahl vom neuen Parlament und der neuen Kommission in der Regel weiter verhandelt, wie auch hier bei einigen Texten beschrieben.

Die verrückte Geschichte mit dem Brexit geht, wie Sie sicher verfolgt haben, in die Verlängerung – was bedeutet, dass die Briten voraussichtlich an der Europawahl teilnehmen werden. Das bedeutet auch, dass alle Überlegungen hinsichtlich Verkleinerung des Parlaments und mehr Sitzen für die kleinen Staaten (falls die britischen Sitze wegfallen) wie auch Finanzplanungen (mit oder ohne GB?) sich zunächst erledigt haben.

Für mich war der Abschluss meiner Arbeitsphase nach 10 Jahren im Europaparlament und insgesamt fast 17 Jahren Abgeordnetentätigkeit nochmal sehr intensiv und kämpferisch, aber auch schön. Einige Termine liegen noch vor mir (s. Terminvorschau), aber am 2. Juli überlasse ich dann einem neuen hoffentlich großen FDP-Team das Feld – und freue mich auf alles, was danach kommt. Aber dazu später in meinem nächsten, dann wirklich letzten Newsletter, nach der Europawahl.

Viel Spaß beim Lesen – und bitte am 26. Mai wählen gehen, am besten FDP!



Inhalt

I. Aktuelle Plenarbeschlüsse und Diskussionen

Endlich eine Parlamentsposition zum Mobility Package I (ALDE-Berichterstatterin)	<i>Seite 3</i>
Für mehr Straßenverkehrssicherheit – Weg frei für kooperative intelligente Verkehrssysteme (Berichterstatterin)	<i>Seite 3</i>
Gesunde Ozeane im Vordergrund des neuen EU-Forschungsprogramms	<i>Seite 4</i>
Formalitäten für Schiffe an EU-Häfen (ALDE-Berichterstatterin)	<i>Seite 5</i>
Erstmals Grenzwerte für CO2 Emissionen von LKWs (schweren Nutzfahrzeugen) verabschiedet – eine ambitionierte Zielsetzung	<i>Seite 5</i>
Patentschutz für Arzneimittel: Aufweichung sendet das falsche Signal	<i>Seite 6</i>

II. Aktuelles: Ausschussarbeit und Veranstaltungen in Brüssel und Straßburg

SEARICA-Abschlusskonferenz mit Kommissar Karmenu Vella	<i>Seite 7</i>
--	----------------

III. Terminvorschau

I. Aktuelle Plenarbeschlüsse und Diskussionen

Endlich eine Parlamentsposition zum Mobility Package I (ALDE-Berichterstatterin)

Es war ein langes Gezerre um die Abstimmung des 1. Mobilitätspaket (Entsendung und Lenk- und Ruhezeiten von LKW-Fahrern sowie Kabotageregeln für LKWs). Seit der missglückten Abstimmung im Verkehrsausschuss Mitte Januar versuchten einige Abgeordnete mit allen Tricks der Geschäftsordnung ein neuerliches Votum im Plenum zu verhindern. Als das Paket dann endlich Ende März auf der Plenaragenda stand, musste Parlamentspräsident Tajani es am Vorabend der Abstimmung wieder absetzen: zu viele Änderungsanträge (1625), zu viele Anträge zu split und separate votes. Der Transportausschuss hatte die Masse an Änderungsanträgen daraufhin in einem fünf Stunden dauernden Abstimmungsmarathon ohne großen Erfolg zu filtern versucht. Am Ende konnte die Plenarabstimmung Anfang April durchgezogen werden. Die immer noch über 1000 Änderungsanträge wurden schließlich als Blöcke abgestimmt. So etwas habe ich in meinen 10 Jahren im Europaparlament noch nicht erlebt.

Auch wenn ich mich freue, dass wir es vor Mandatsende noch geschafft haben, eine Parlamentsposition zum Mobilitätspaket zu verabschieden, bin ich enttäuscht, dass die berechtigten Anliegen der Busunternehmen bei diesem Kompromiss auf der Strecke geblieben sind. Auf Druck der S&D mussten die entsprechenden Passagen, die Reisebusfahrern etwas mehr Flexibilität bei den Lenk- und Ruhezeiten eingeräumt hätten, weichen. Dabei hatten sie bei letzten Abstimmungen im Juli-Plenum eine breite Mehrheit gefunden. Es gibt allerdings eine explizite Aufforderung an die Kommission, eigene Lenk- und Ruhezeiten für Busse zu erarbeiten. Das ist mehr als überfällig, denn es ist völlig klar, dass der Transport von Gütern per LKW nicht mit Passagierreisen per Bus verglichen werden kann. Da müssen eigene Regeln her – eigentlich hatte die Kommission schon vor sieben Jahren eine Überprüfung versprochen. Verkehrskommissarin Bulc hat mir persönlich zugesichert, dies jetzt zur Chefsache zu machen und die Arbeiten dazu sofort und noch unter ihrem Mandat zu beginnen.

Erfreulich ist, dass die Handwerker die benötigte Flexibilität bei der Tachographenpflicht bekommen haben. In der Parlamentsposition wurde der Radius, in dem Handwerker keinen Fahrtenschreiber führen müssen, von 100 auf 150 km erweitert – auch dafür haben wir seit sieben Jahren gekämpft. Werkverkehre und Baustellenfahrzeuge sind völlig ausgenommen. Das ist eine große Erleichterung für diese kleinen Betriebe, die ja gar keine Transportunternehmen sind.

Die Kompromisse, auf die sich eine Mehrheit im Parlament am Ende einigen konnte, sind inhaltlich nicht sehr weit von der Ratsposition entfernt. Daher wird im neuen Mandat zügig mit den Trilogverhandlungen begonnen werden können.

Für mehr Straßenverkehrssicherheit – Weg frei für kooperative intelligente Verkehrssysteme (Berichterstatterin)

Delegierte Rechtsakte sind in der Regel unproblematisch. Es sind relativ technische nachgeordnete Gesetzgebungen der Europäischen Kommission, bei denen das Europaparlament aber ein Vetorecht hat. Anfang April hat allerdings der Einspruch gegen einen delegierten Rechtsakt überraschenderweise eine Mehrheit im Verkehrsausschuss bekommen. Es geht um den Einsatz von kooperativen intelligenten Verkehrssystemen (C-ITS), die Fahrzeuge miteinander vernetzen. Dabei kam es zu einem großen Streit, welcher Technologie man den Vorrang geben sollte: WLAN oder Mobilfunk.

Diese Frage hat sich ehrlich gesagt für mich gar nicht gestellt. Denn es gibt heute nur eine einzige marktreife und verfügbare C-ITS Technologie und die benutzt WLAN. Deswegen hat die Kommission den delegierten Rechtsakt auch auf diese Technologie ausgelegt. WLAN hat auch unbestreitbare Vorzüge: es ist im Vergleich zu Mobilfunk kostengünstig, da man dafür weder Sendemasten noch einen Vertrag mit einem Mobilfunkanbieter braucht. Man braucht lediglich einen Chip, der wird in der EU produziert und kostet 1 Euro. Damit können Fahrzeuge direkt miteinander kommunizieren und sich vor Gefahren warnen, theoretisch auch Fußgänger und Radfahrer. Warum sollen wir noch Jahre warten, bis die Mobilfunktechnologie solche Dienste anbieten kann? Wenn es soweit ist, wird sie sofort in den EU-Rechtsrahmen aufgenommen werden und ihren Markt finden. Bis dahin können WLAN basierte C-ITS-Systeme schon etliche Menschenleben gerettet und auch zu weniger Staus und damit weniger Emissionen geführt haben. Auf Dauer werden wir beide Systeme einander ergänzend brauchen, WLAN und 5G.

Ich bin sehr froh, dass am Ende die Vernunft gesiegt und sich das massive Lobbying der Allianz von Telekommunikationsgesellschaften und Premiummarken einiger Automobilhersteller nicht durchgesetzt hat. Viele andere, z.B. alle Zulieferer, alle Mautbetreiber und andere Automobilhersteller wie VW, MAN oder Renault waren für Sofortstart mit WLAN. Es geht auch überhaupt nicht darum, Mobilfunktechnologien aus einem Marktsegment auszuschließen oder den überall einvernehmlich geforderten Aufbau von 5G-Netzen zu sabotieren. Es geht darum, einen europäischen Rechtsrahmen für C-ITS-Systeme zu schaffen, der Rechtssicherheit gibt, damit sich heute schon verfügbare Systeme verbreiten können. Am Ende hat sich eine Mehrheit der Abgeordneten dieser Sichtweise angeschlossen und das Veto gegen den delegierten Rechtsakt bekam nicht die nötige absolute Mehrheit von 376 Abgeordneten.

Gesunde Ozeane im Vordergrund des neuen EU-Forschungsprogramms

Als Liberale verstehe ich Forschung und Innovation als das Herzstück der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen und als Schlüssel, die Herausforderungen der Zukunft zu meistern. Deshalb freue ich mich, dass wir in der letzten Plenarsitzung dem partiellen Trilogergebnis zu Horizont Europa, dem Nachfolgeprogramm von Horizont 2020 zugestimmt haben. Dadurch sollen europäische Forschungs- und Innovationsprojekte für den Zeitraum von 2021 bis 2027 finanziert werden.

Wir Liberalen haben uns dabei vor allem dafür eingesetzt, dass Horizont Europa weiterhin auf Exzellenz als Auswahlkriterium setzt und für Partner offen bleibt, die nicht aus EU-Mitgliedstaaten kommen. Forschung soll weder eine neue Kohäsionspolitik werden noch darf sie an den Grenzen der EU enden.

Als Sondergesandte des Präsidenten des Europäischen Parlaments für Meerespolitik hätte ich mir allerdings einen allgemein stärkeren Fokus auf maritime Forschung gewünscht, denn die Meere und Ozeane sind unsere Zukunft. Gerade für Deutschland mit seinen exzellenten Forschungsinstituten wäre dies eine große Chance gewesen. Ich freue mich aber besonders, dass die ‚Mission Healthy Ocean‘ im neuen Programm vorgesehen ist und finanziert werden soll. Diese „Mission“ soll sich gezielt Themen wie den Auswirkungen des Klimawandels auf die Meere und der Verschmutzung durch Plastik widmen.

Die offenstehenden Punkten - Budget, Brexit und das Thema delegierte Rechtsakte - sollen erst im nächsten Mandat final ausgehandelt werden. Da ist mir besonders wichtig, dass die Ausgaben für Forschung und Innovation ansteigen – wie vom zuständigen Kommission Oettinger vorgeschlagen und vom Europaparlament unterstützt - und der Rat es schafft, ein starkes europäisches Budget zu verteidigen statt sich auf nationale Einzelinteressen zu fokussieren.

Formalitäten für Schiffe an EU-Häfen (ALDE-Berichterstatterin)

Mit Annahme der Verordnung zur Einrichtung eines Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr hat sich für mich ein Kreis im Europaparlament geschlossen. Als ich vor 10 Jahren meine Arbeit im Verkehrsausschuss aufnahm, wurde gerade das Vorgängergesetz von meinem belgischen Fraktionskollegen Dirk Sterckx abgeschlossen. Einige Jahre später musste man feststellen, dass die Richtlinie zur freiwilligen Digitalisierung der Frachtpapiere auf nationaler Ebene nicht die erhoffte Wirkung hatte. Die Formalitäten, die Schiffe beim Ein- und Auslaufen an Häfen zu erledigen haben, blieben ein einziger Flickenteppich. Jeder Mitgliedstaat und jeder Hafen hat seine eigenen Regeln und Formulare, sofern elektronisch überhaupt schon etwas erledigt werden kann. Daher brauchen Reeder und Schiffsbesatzungen heute zum Teil mehrere Stunden, um alle nötigen Informationen für die Behörden an Land zusammenzustellen, bevor sie in einen Hafen einlaufen: Crewlisten, Zollformalitäten, Gefahrgüter an Bord, Informationen für Gesundheitsbehörden etc.

Daher mussten wir nachsteuern. In Zukunft wird es einen festen Datensatz geben, der an allen Häfen in der EU abgefragt wird. Vor allem werden diese Daten auch im selben Format übermittelt, so dass Reeder nicht jedes Mal dieselben Informationen in unterschiedliche Formulare eintragen müssen. Mit der neuen Verordnung wird aber nicht nur der Bürokratiewahnsinn für Schiffe abgeschafft, sondern auch der Informationsfluss zwischen den Häfen und mit anderen relevanten Behörden verbessert. Wenn ich zurückblicke, haben wir in diesem Mandat viel für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Häfen erreicht. Zu Beginn der Legislaturperiode wurde das lang blockierte Port Package beschlossen und erst kürzlich ein verbessertes System zur Handhabung von Schiffsmüll an Häfen, bei dem ich Berichterstatterin war.

Erstmals Grenzwerte für CO2 Emissionen von LKWs (schweren Nutzfahrzeugen) verabschiedet – eine ambitionierte Zielsetzung

Erstmals werden in der EU verbindliche CO₂-Grenzwerte auch für schwere Nutzfahrzeuge, also LKW, Busse und Trucks, gelten. Demnach müssen Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen bis 2025 die Flottenemissionen um 15% senken, bis 2030 um verbindliche 30%, jeweils im Vergleich zu 2019. Besonders emissionsarme Fahrzeuge können begünstigend angerechnet werden, das heißt wenn ein Fahrzeug weniger als einen bestimmten Wert emittiert, kann der Hersteller sich das Fahrzeug doppelt auf seine Flotte anrechnen lassen und so seinen CO₂-Zielwert besser erreichen. Eine Verschärfung der Emissionsziele sowie eine höhere Quote, die das Parlament ursprünglich forderte, konnten verhindert werden. Zwar ist das im Trilog erzielte Ergebnis realistischer als die Forderungen, die der Umweltausschuss des Parlaments beschlossen hatte. Man darf aber nicht vergessen, dass es sich hier um die erste CO₂-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge überhaupt handelt. Es hilft dem Klima nicht, wenn wir überzogene Forderungen stellen, die im Nachhinein nicht eingehalten werden. Darüber hinaus sind wir weit davon entfernt, den Güterverkehr auf der Straße zu elektrifizieren. Hier fehlt es an Infrastruktur. Und wenn LKWs nur noch Elektrobatterien transportieren, ist das zweckentfremdet.

Durch die strengen Vorschriften werden Hersteller Elektrofahrzeuge auf den Markt bringen müssen. Ich habe mich aber stets gegen einseitige Technologie-Vorschriften gewehrt. Statt Technologieumbrüche zu erzwingen und politisch vorzugeben, halte ich es für sinnvoller, die Wahl der besten Technologie den Herstellern und deren Kunden zu überlassen und nur das Reduktionsziel europäisch festzulegen. Die Einbeziehung des Straßenverkehrs in den EU-Emissions-Zertifikate-Handel wäre der bessere Weg. So würde einerseits das Verursacherprinzip zur Anwendung gelangen, andererseits würde man Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, wie beispielsweise dem Flugzeug, fairer gestalten. Anders als beim PKW ist bei schweren Nutzfahrzeugen die Kraftstoffeffizienz oberstes – wenn nicht sogar einziges – Kriterium für die Kaufentscheidung. Die Hersteller sind also allein durch die Nachfrage gezwungen, den Kraftstoffverbrauch der LKW kontinuierlich zu senken.

Der Kompromisstext, den das Plenum des Parlaments verabschiedet hat, muss noch formal vom Rat bestätigt werden.

Patentschutz für Arzneimittel: Aufweichung sendet das falsche Signal

Künftig sollen Generika-Hersteller, also Hersteller, die ein bestimmtes Arzneimittel nicht selbst entwickelt, sondern nach Patentablauf „kopiert“ haben, unter bestimmten Voraussetzungen bereits vor Ablauf des Patents die Kopie in der EU herstellen dürfen. Der Text, auf den sich Rat und Parlament geeinigt haben und den das Plenum am letzten Mittwoch mehrheitlich gebilligt hat, sieht vor, dass Generika-Hersteller Arzneimittel, die für den Export bestimmt sind, bereits vor Ablauf des Schutzzertifikats des originären Produkts in der EU produzieren dürfen. Außerdem soll die Produktion auch für den EU-Markt vorher möglich sein, jedoch lediglich für die Lagerung bis zum Markteintritt am „Tag 1“ nach Ablauf des Patents. Dadurch soll die Generika-Industrie, deren Medikamente um ein Vielfaches billiger sind, in der EU gestärkt werden.

Ich sehe beides jedoch kritisch. Zwar ist das Argument, dass auch Generika-Hersteller Arbeitsplätze schaffen und diese besser innerhalb als außerhalb der EU anzusiedeln sind, nicht von der Hand zu weisen. Jedoch verweise ich schon seit langem darauf, dass wir in der EU forschende Arzneimittelindustrie benötigen. Deutschland ist ein Forschungsstandort! Obendrein gibt es ohne Forschung auch keine neuen Wirkstoffe, sprich auch keine Generika. Deshalb ist es aus meiner Sicht nicht richtig, Generikaherstellern zu erlauben, für den Tag des Markteintritts vor Patent-Ablauf zu produzieren. Dieses sogenannte „Stockpiling“ mag zwar ökonomisch keine großen Auswirkungen haben, jedoch untergräbt es die Glaubwürdigkeit der EU im Patentschutz.

Als Berichterstatterin der Liberalen für die Stellungnahme des Umweltausschusses habe ich mich erfolgreich auch dafür eingesetzt, dass die Praxis des „Launch at Risk“, also die bewusste Inkaufnahme einer Patentverletzung durch das Inverkehrbringen trotz Patents, künftig nicht mehr möglich sein soll.

II. Aktuelles: Ausschussarbeit und Veranstaltungen in Brüssel und Straßburg

SEARICA-Abschlusskonferenz mit Kommissar Karmenu Vella

Meine größte Passion und damit auch mein „politischer Fußabdruck“ ist ja eindeutig die Meerespolitik, die ich mit vielen Aktivitäten weiterentwickeln und begleiten konnte. Als ich die überfraktionelle Gruppe SEARICA (Seas, Rivers, Islands and Coastal Areas, www.searica.eu) Ende 2014 in der jetzigen Form als Ausschuss-übergreifende Diskussionsplattform für alle Themen rund ums Meer eingerichtet habe, konnte ich nicht absehen, dass diese Intergroup so erfolgreich sein würde. In mehr als 50 Veranstaltungen seit Anfang 2015 mit mehr als 5000 Teilnehmern (wenn wir immer große Räume hätten buchen können, wären es noch mehr gewesen) haben wir sowohl neue maritime Technologien, „blaue“ Energie, emissionsarme Schiffe, maritime Schutzzonen, die Veränderung des Golfstroms, die Klimarelevanz der Ozeane, Meeresforschung, Algen als Rohstoff für die Weltbevölkerung der Zukunft, Aquakultur und vieles mehr mit einem gemischten Forum aus Industrie, Forschung, Regionen, Kommissionen und Nicht-Regierungs-Organisationen (NGOs) diskutieren können. Auch die Plastikausstellung „OceanPlasticsLab“ im April 2018 vorm Brüsseler Europaparlament mit über 8000 Besuchern in 10 Tagen geht ja auf unser Konto, genauso wie die große Ozeankonferenz am 19. März, über die ich im letzten Newsletter berichtet hatte. Dass ich für dieses Engagement mit dem Titel „Sondergesandte des Parlamentspräsidenten für Meerespolitik“ ausgezeichnet wurde, hat mich natürlich sehr gefreut.

Am 9. April hieß es nun für mich auch von dieser Arbeit Abschied nehmen mit einer letzten großen sehr gut besuchten Konferenz, die fast wie ein Familientreffen war: neben unserem maltesischen Meereskommissar Karmenu Vella, der uns immer sehr unterstützt hat, waren mit Professor Martin Visbeck vom Geomar in Kiel, Sieglinde Gruber von der Forschungskommission und vielen regionalen und Wirtschafts-Vertretern langjährige Wegbegleiter als Referenten da, die mit uns gemeinsam Zukunftsvisionen für Meeresschutz und maritime Wirtschaft und damit die Integrierte Meerespolitik (IMP) entwickelt haben. Nicht nur als Erinnerung an ausscheidende Mitglieder, sondern auch als Werbung für das neue Europaparlament haben wir eine bebilderte Broschüre über die geleistete Arbeit erstellt. Denn nicht nur für mich steht fest: die Arbeit von SEARICA muss weitergehen!

Ich werde in Zukunft auf jeden Fall den Ozeanen treu bleiben und mich weiter engagieren – in welcher Form und Funktion steht noch nicht fest. Aber vielleicht kann ich beim nächsten Mal schon mehr dazu verraten. Zunächst werde ich im Mai das Parlament wie schon in den vergangenen Jahren beim Europäischen Tag der Meere in Lissabon vertreten.

III. Terminvorschau

26.-28.4.	Berlin	FDP-Bundesparteitag
29.4.	Barsinghausen	Europa-Speeddating
4.5.	Nienburg	Meerespolitik auf der Weser
6.5.	Frankfurt/Main	meerespolitische Wahlkampftermine
7.5.	Hannover	Europa der Zukunft
15.5.	Cascais	EISAP Konferenz
16.-17.5.	Lissabon	Europäischer Tag der Meere
26.5.		EUROPAWAHL
28.-29.5.	Brüssel	Delegationsleiter-Treffen
13.-14.6.	Brüssel	Treffen mit der neuen FDP-Delegation
1.-2.7.	Straßburg	Fraktion, Plenum

24. April 2019