

BESSERE LUFT, WENIGER LÄRM UND FAIRE PREISE IM GÜTERVERKEHR!

Kurznachrichten des „Bündnis LSVA für Europa e.V.“

Juni 2008

Die EU-Kommission will in Kürze ihr sogenanntes „green package“ für den Verkehrsbereich veröffentlichen. Darin enthalten sind 2 richtungsweisende Vorschläge für mehr Kostenwahrheit: a) Eine Methodik zur europaweiten Berechnung der externen Kosten für alle Verkehrsarten und b) der Entwurf für die Novellierung der RL 2006/38/EC („Eurovignetten-Richtlinie“). Damit wird die Anlastung externer Kosten für den Straßengüterverkehr endlich konkret: ein großer Schritt nach vorn! Diese Ausgabe der Kurznachrichten beschäftigt sich exklusiv mit dem Thema.

Inhalt:

- I Kleiner Rückblick: LKW-Wegekosten in der EU-Politik
- II Was steht drin? Ein (un)verschämter Blick in den Vorentwurf
- III Weitere relevante Dokumente

Kleiner Rückblick: LKW-Wegekosten in der EU-Politik

1999: erstmals wird eine Richtlinie zur Erhebung von Gebühren für den Schwerverkehr erlassen. (1999/62/EC „Eurovignetten- oder Wegekosten-Richtlinie“). Nur die Anrechnung der Wegekosten ist erlaubt.

2001: eine Richtlinie für den Eisenbahnverkehr wird verabschiedet (2001/14/EC). Sie erlaubt die Anlastung externer Kosten – aber nur wenn dies bei mindestens einem konkurrierenden Verkehrsträger auch geschieht.

2006: die RL von 1999 für LKW wird revidiert und ergänzt (RL 2006/38/EC). Noch immer ist nur die Anrechnung von Wegekosten erlaubt (abgesehen von punktuellen Ausnahmen). Aber die EU-Kommission wird verpflichtet, bis Mitte 2008 eine Methodik zur europaweiten Anrechnung externer Kosten zu erarbeiten und diese zur Diskussion zu stellen.

2007: Nach einer Anfrage des Europa-Parlamentes erklärt Kommissar Barrot im Dezember, dass er mit der Methodik zugleich auch einen erneuten Novellierungsvorschlag für die Richtlinie 2006/38/EC vorlegen will. Damit soll dann die Anlastung externer Kosten bei LKW ermöglicht werden.

2008: Im Januar wird das Methodenhandbuch als wissenschaftliche Basis für die Kommissionsvorschläge veröffentlicht.

Juni 2008: Wegen des Wechsels des Verkehrskommissar (neu: Antonio Tajani, Italien) wird der Veröffentlichungstermin verschoben. Der neue vorgesehene Termin:

2. Juli 2008. Anschließend geht der Vorschlag nach dem Mitentscheidungsverfahren durch Ministerrat und Europa-Parlament. Nach der Sommerpause wird das Verfahren beginnen.

Was steht drin? Ein (un)verschämter Blick in den Vorentwurf

Bei der EU-Kommission kursieren derzeit interne Entwürfe für die neue Richtlinie. Die Abstimmung zwischen den verschiedenen Abteilungen soll bald abgeschlossen sein, dann wird das Kollegium der Kommissare sich abstimmen und über die Veröffentlichung entscheiden.

Ein Entwurf ist vorab bekannt geworden. Wir haben schon mal nachgeschaut und bewertet, was da auf uns zukommt: Es gibt Konfliktbereiche!

(Der Entwurf zum Nachlesen:

http://www.euractiv.com/31/images/Draft%20Directive%20on%20infrastructure%20charging_tcm31-171859.pdf)

Zusammenfassung der wichtigsten Änderungen

1) Verbindlichkeit: Nach wie vor ist die Erhebung von LKW-Gebühren nicht verpflichtend. Den Ländern wird es weiterhin freistehen, Kilometergebühren oder eine Vignette zu erheben - oder gar nichts zu machen.

Wenn Länder sich für Kilometergebühren entschieden haben, können sie dafür Infrastrukturgebühren oder eine „Externe-Kosten-Gebühr“ oder beides geltend machen.

2) Geltungsbereich: Die bisherige Richtlinie gilt nur auf Straßen des TEN-Netzes. Auf eventuellen weiteren Straßen(abschnitten) können die Länder ihre Gebühren nach dem Subsidiaritätsprinzip selbst bestimmen. In der novellierten Richtlinie soll der potenzielle Geltungsbereich dann auf das ganze Straßennetz ausgedehnt werden. Wer zukünftig also auf seinen Straßen (oder Straßenabschnitten) die LKW-Gebühren erhebt, muss sich auf allen Strecken an die Richtlinie halten.

Diese Ausweitung des Geltungsbereiches ist nur dann vorteilhaft, wenn die Richtlinie insgesamt einen guten Standard erreicht.

3) Anrechenbare Kostenfaktoren: Luftemissionen, Lärm und Staukosten sollen angerechnet werden können. Doch noch immer dürfen die Mitgliedsstaaten nicht alle wirklich entstehenden externen Kostenfaktoren anrechnen: Es bleibt zum Beispiel verboten, Unfallkosten, Kosten des Klimawandels, Natur- und Landschaftsschäden anzurechnen. Mit diesen Regelungen steht der Entwurf der Kommission im Widerspruch zum Methodenhandbuch, das für Unfall- und Klimakosten jeweils praktikable Berechnungsvorschläge vorgelegt hat. Es hat auch weitere Faktoren wie Natur- und Landschaftsschäden, Zusatzeffekte, Boden- und Wasserverschmutzung berücksichtigt. - Für die Berechnung von Luftverschmutzungskosten dürfen außerdem nur die Schadstoffe PM bzw. NO_x herangezogen werden. Das Methodenhandbuch nennt dagegen weitere Luftschadstoffe (z.B. auch SO₂, VOC).

4) Differenzierung der externen Kosten: Die Externe-Kosten-Gebühren müssen differenziert werden: nach EURO-Norm des Fahrzeugs, den Luftemissionen (PM und NO_x), sowie Tag bzw. Nacht.

Jeder dieser Kostenfaktoren muss seinerseits noch einmal nach der durchfahrenen Region (dicht besiedelt und verkehrsbelastet / nicht dicht besiedelt und verkehrsbelastet, ländlich)) differenziert werden.

5) Maximalgebühren: Die zulässigen Gebühren werden auch im neuen Vorschlag nach oben gedeckelt:

1) Die Regelungen für die Infrastrukturgebühren bleiben wie gehabt.

2) Für die Externe-Kosten-Gebühren sind in Annex III Maximalgebühren angegeben. Beispiele für maximal zulässige Gebühren:

a) Maximale Externe-Kosten-Gebühr bei schlechtesten Bedingungen (Fahrt in der Nacht/Fahrzeug mit schlechtestem EURO-Standard/dicht besiedelte Region):

22,4 Cent/Fahrzeugkilometer. (Noch keine Angaben zu Staukosten)

b) Maximale Externe-Kosten-Gebühr bei besten Bedingungen (Fahrt am Tag/Fahrzeug mit gutem Fahrzeugstandard/ dünn besiedelte Region, kein Stau):

4,14 Cent pro Fahrzeugkilometer.

6) Die Alpen – Verlierer der Novellierung

Die geltenden RL enthält noch kleine Ansätze zur Rücksichtnahme auf bestimmte, besonders sensible Regionen (Berggebiete wie die Alpen, Agglomerationen). Im Zuge der Vereinheitlichung der Standards wird das meiste davon gestrichen:

a) Bei der jetzt geltenden Richtlinie dürfen noch Lenkungsabgaben erhoben werden, um schädliche Auswirkungen von Stau und Umweltwirkungen zu vermeiden. Das soll zukünftig nur noch für Agglomerationen gelten, aber nicht mehr für die Berggebiete.

b) Zusatzgebühren (bis zu 25% plus) dürfen in Berggebieten erhoben werden, um Alternativen zur Straßeninfrastruktur zu finanzieren, vorausgesetzt es liegen konkrete Planungen vor. Diese Zusatzgebühren (mark-ups) dürfen zukünftig nur noch dort erhoben werden, wo konkrete Finanzpläne schon vorliegen. Konkret heißt das: nur noch am Brenner und beim Korridor Lyon-Turin. Frühere Forderungen des Europa-Parlaments nach mehr Alpenschutz durch preispolitische Instrumente wurden nicht aufgegriffen.

Die vorgesehene Differenzierung nach besiedelten/unbesiedelten Regionen (vgl. Stichwort "Differenzierung") wirkt doppelt nachteilig für den Alpenraum. Denn die Alpen müssen in der Regel als „weniger besiedelt“ eingestuft werden, dort dürfen dann nur die jeweils niedrigeren Gebühren angelastet werden.

in Wirklichkeit ist diese Region jedoch mit deutlich höheren Kosten belastet als die anderen europäischen Regionen! Das Methodenhandbuch nennt doppelt so hohe externe Kosten als Durchschnitt (Alpen gegenüber dem Flachland). Die Differenzierung steht damit im Widerspruch zur Alpenkonvention, aber auch zum Methodenhandbuch, zu Forderungen des Parlaments u.a.

Weitere Dokumente zum Thema

Methodenhandbuch

http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm

Das „Handbuch zur Abschätzung externer Kosten im Transportbereich“ wurde von einem Konsortium (bestehend aus: CE Delft, Infras, IWW Karlsruhe, ISI-Fraunhofer-Institut, Universität Danzig) im Dezember 2007 an die Kommission übergeben. Es ist eine Zusammenschau der bisher wichtigsten wissenschaftlichen Untersuchungen zum Thema Externe-Kosten-Berechnung und stellt den wesentlichen Input für die Entscheidungen der Kommission dar.

Das Handbuch geht teilweise über die von der Kommission geplanten Regelungen hinaus und betont außerdem, dass wissenschaftliche Ergebnisse noch ausstehen, aber dann einbezogen werden sollten. Nicht zuletzt die dargestellten deutlichen Unterschiede bei den Umweltkosten der verschiedenen Länder würden es nahelegen, mit flexibleren Regelungen mehr Handlungsfreiheit für die Mitgliedsländer zu gewähren, auch um neuere wissenschaftliche Erkenntnisse einbeziehen zu können. Das Handbuch enthält auch einen eigenen Abschnitt zu besonders sensiblen Regionen, der die deutlich höheren tatsächlichen externen Kosten dokumentiert.

Zusammenfassende Bewertung der Internet-Konsultation zur Internalisation der externen Kosten

http://ec.europa.eu/transport/costs/consultations/doc/2007_consultation_results_en.pdf

Die Konsultation wurde zwischen Oktober 2007 und dem 31.12.2007 durchgeführt. Sie hatte deutlich mehr Antworten als die anderen Konsultationen der EU-Kommission. Die Ergebnisse werden im Einleitungstext des neuen RL-Vorschlags berücksichtigt.

Richtlinie RL 2001/14/EC „Über (.....)die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (....)“ – Schiene und Straße ziehen gleich

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:075:0029:0046:DE:PDF>

Bei der Novellierung der Richtlinie für die LKW-Maut geht es gleichzeitig auch um externe Kosten bei der Bahn: denn schon 2001 wurde eine Richtlinie verabschiedet, die die Anrechnung externer Kosten beim Schienenverkehr erlaubt, wenn dies bei mindestens einem weiteren Verkehrsträger auch geschieht. Noch ist das nicht der Fall.