

BESSERE LUFT, WENIGER LÄRM UND FAIRE PREISE IM GÜTERVERKEHR!

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

Juli 2008

Güter-Transporte sollen grün werden!

Am 8. Juli hat die EU-Kommission ihr Paket zur „Ökologisierung des Verkehrs“ veröffentlicht. Es enthält:

1. Eine Strategie, um schrittweise die externen Kosten bei allen Verkehrsträgern zu internalisieren.
2. einen Richtlinienvorschlag zur Novellierung der „Eurovignetten-Richtlinie“ für LKW
3. eine Mitteilung zum Schienenverkehrslärm, und
4. Übersichten über die bisher ergriffenen Maßnahmen der EU sowie die bis Ende 2009 geplanten Aktivitäten

Dem Paket vorangestellt ist – erstmalig - eine zusammenfassende „Bürgerinformation“ in allen EU-Sprachen.

Inhalt:

Was steht im Vorschlag zur Novellierung der Richtlinie über Straßengebühren für LKW? – Zusammenfassung der wichtigsten Punkte

Auch diese Ausgabe der Kurznachrichten bleibt aus aktuellem Anlass auf die Inhalte des RL-Vorschlags zur „Eurovignetten-Richtlinie“ fokussiert.

Zusammenfassung der wichtigsten Punkte

1) Verbindlichkeit:

Nach wie vor ist die Erhebung von LKW-Gebühren nicht verpflichtend. Den Ländern ist es freigestellt, Kilometergebühren oder eine Vignette zu erheben - oder gar nichts zu machen. Die Länder, die sich für die Erhebung von Gebühren/Vignetten entscheiden, müssen dies nach den Regeln der Richtlinie tun.

2) Geltungsbereich (Artikel 7.1)

Die bisherige Richtlinie gilt nur für Straßen des TEN-Netzes. Auf evtl. weiteren Straßen(abschnitten) können die Länder ihre Gebühren nach dem Subsidiaritätsprinzip selbst bestimmen. Im neuen Entwurf wird der Geltungsbereich potenziell auf das ganze Straßennetz ausgedehnt. Die Länder können sich für Teilnetze oder Strecken(abschnitte) entscheiden, sie müssen dann ihre Auswahl bei der Kommission begründen.

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

3) Fahrzeuge (Art. 7(5))

Das Ziel: alle LKW ab 3,5 Tonnen zu bemaßen, soll ab 2012 endgültig erreicht sein. Allerdings gibt es weiterhin dauerhafte Ausnahmen: Wenn die Gebührenerhebung für LKW unter 12 Tonnen nachweisbar kontraproduktive Effekte auf die Umwelt hätte oder wenn der administrative Aufwand auf über 30% der Einnahmen steigen würde, dürfen Länder mit diesen Effekten auch zukünftig die Untergrenze von 12 Tonnen beibehalten. Die Ausnahme wurde quasi in letzter Minute eingefügt.

4) Anrechenbare Kostenfaktoren (Artikel 7 b, Annex IIIA4.)

Bei der Erhebung von Kilometergebühren dürfen Infrastrukturgebühren oder „Externe-Kosten-Gebühren“ oder beides geltend gemacht werden.

Infrastrukturkosten: die Regelungen bleiben im Wesentlichen bestehen.

Anrechenbare externe Kosten: Lärm, Staukosten und Luftemissionen (Rußpartikel und alle Ozonvorläufersubstanzen wie NOx und VOC). Noch immer dürfen nicht alle tatsächlich entstehenden externen Kostenfaktoren einbezogen werden. Es bleibt z.B. verboten, Unfallkosten, Kosten des Klimawandels, Natur- und Landschaftsschäden anzurechnen. Die Nichteinbeziehung der Unfallkosten beruht auf dem intensiven Lobbying der Versicherungen. Die Nichteinbeziehung der Klimakosten ist ein Ergebnis des fehlenden Engagements der Kommission selber: nur Umweltkommissar Dimas und die Außenkommissarin Ferrero-Waldner hatten sich in der entscheidenden Sitzung dafür stark gemacht.

Mit diesen Regelungen steht der Entwurf der Kommission im Widerspruch zum Methodenhandbuch, das für Unfall- und Klimakosten jeweils praktikable Berechnungsvorschläge vorgelegt hat. Auch weitere Faktoren wie Natur- und Landschaftsschäden, Zusatzeffekte, Boden- und Wasserverschmutzung sind dort längst berücksichtigt.

5) Maximalgebühren (Annex IIIA 4.)

Die zulässigen Gebühren bleiben nach oben gedeckelt:

- 1) Die Regelungen für die Infrastrukturgebühren bleiben wie gehabt.
- 2) Für die Externe-Kosten-Gebühren sind in Annex IIIA verbindliche Maximalgebühren angegeben. Sie entsprechen den Durchschnittswerten, die das Methodenhandbuch ermittelt hat. Das bedeutet für Länder, die stärker geschädigt sind als der Durchschnitt und folglich auch höhere Kosten haben, dass sie diese nicht vollständig anlasten dürfen.

6) Differenzierung der externen Kosten (Annex IIIA 4.)

Die Externe-Kosten-Gebühren müssen differenziert werden, und zwar nach EURO-Norm des Fahrzeugs, nach Tag bzw. Nacht, nach Stauanfälligkeit; und alle Kostenfaktoren müssen ihrerseits noch einmal nach städtischen/nichtstädtischen Strecken differenziert werden.

Zulässige Maximalwerte für Externe-Kosten-Gebühren (Eurocent pro Kilometer)						
	Luft EURO V-0		Lärm Tag / Nacht		Stau Periode A/B/C	Bandbreite gesamt
Städtisch	3 – 16	+	1,1 / 2	+	0 – 65	= 4,1 - 83 Cent
Nichtstädtisch	2 - 13		0,13 / 0,23		0 – 7	2,13 - 20,23 Cent

Beispiel für ein Land, das die höchstmöglichen Gebühren anlastet: Ein moderner EURO-V-LKW, der am Tag fährt und die Stauzeiten vermeidet, zahlt eine Externe-Kosten-Gebühr in Höhe von insgesamt 2,13 Cent außerhalb der Stadt und 4,1 Cent auf Stadtstraßen.

Je weniger umweltfreundlich der Transport verläuft (z.B. nachts, mit einem Fahrzeug hoher Schadstoffklasse, in extremer Stauzeiten), desto teurer wird es für den Spediteur. (Die theoretisch möglichen 83 Cent kommen in der Wirklichkeit nicht vor. Sie würden voraussetzen, dass Nachtfahrten und regelmäßige Extremstaus gleichzeitig auftreten. Solche Strecken aber gibt es nicht.)

Die Kommission verspricht sich von der vorgeschriebenen Differenzierung Verhaltensänderungen bei den Speditionen in Richtung von weniger Umweltbelastung.

7) Lenkungsabgaben (Artikel 9)

Der bisherige Artikel 9 wurde strikter gefasst: Um schädliche Auswirkungen von Staus zu reduzieren oder Umweltprobleme, zum Beispiel Luftverschmutzung, zu minimieren, dürfen in der geltenden Richtlinie zusätzliche Lenkungsabgaben in besonders belasteten Städten und sensible Gebiete (Bergregionen) erhoben werden. Für die Bergregionen wurde diese Möglichkeit im neuen Entwurf nun gestrichen.

8) Die Alpen – Verlierer der Novellierung?

(Artikel 7e) Zusatzgebühren (bis zu 25% plus) dürfen auf gewissen Bergstrecken erhoben werden, um dort Alternativen zur Straßeninfrastruktur zu finanzieren, vorausgesetzt es liegen konkrete Planungen dafür vor. Neu: Zukünftig müssen schon konkrete Finanzpläne vorliegen, wenn die Zusätze eingeführt werden sollen. Frühere Forderungen des Europa-Parlaments nach mehr Alpenschutz durch preispolitische Lenkungs-Instrumente wurden nicht aufgegriffen. Nach wie vor sind die Zusatzgebühren nur als Finanzierungszweck für die teure Infrastruktur gedacht.

Ebenfalls neu, diesmal aber positiv: die Ergänzung, dass zusätzlich auch in parallelen Korridoren die Zusatzgebühren erhoben werden dürfen, falls dort ansonsten Ausweichverkehr entstehen würde.

(Annex IIIA,2) Die vorgeschriebene Differenzierung der Externe-Kosten-Gebühr nach städtischen und ländlichen Straßenabschnitten wirkt doppelt nachteilig für den Alpenraum. Denn die Alpen müssen in der Regel als „weniger besiedelt“ eingestuft werden, dort dürfen dann nur die jeweils erheblich 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, zum Methodenhandbuch und zu Forderungen des Parlaments u.a.

(Annex IIIA, 4.1 und 4.2). Ein Multiplikator für besonders sensible Berggebiete wird neu eingeführt: Die Maximalgebühren für Luft dürfen verdoppelt und für Lärm verfünffacht werden, wenn besonders belastende Effekte nachgewiesen wurden. Diese Kostenfaktoren sind aber ohnehin niedrig angesetzt (s.o.), die Benachteiligung zum Beispiel der Alpen durch die zwangsweise Einstufung in „nichtstädtische Straßen“ kann dadurch knapp ausgeglichen werden. Die Tendenz ist aber erfreulich.

Auch diese Regelung wurde in letzter Minute aufgenommen, auf speziellen Wunsch einer Dame im Kommissarskollegium.

9) Verwendung der Einnahmen (Artikel 9, 2)

Die Einnahmen aus den Externe-Kosten-Gebühren müssen für mehr Nachhaltigkeit verwendet werden, zum Beispiel, um Umweltprobleme an der Quelle zu bekämpfen und ihre Effekte zu mildern, um mehr CO₂- und Energieeffizienz zu erreichen etc.

Die Einnahmen aus den Infrastrukturgebühren können nach Maßgabe der Länder verwendet werden, sollten vorzugsweise aber für die Optimierung des Verkehrsnetzes und der Transportes insgesamt eingesetzt werden.

Fundstellen im Internet

„Greening Transport Package“ im Überblick

<http://ec.europa.eu/transport/greening/>

Strategie zur Internalisierung der externen Kosten

http://ec.europa.eu/transport/greening/doc/costs/2008_07_greening_transport_cost_communication_en.pdf

Richtlinien-Entwurf über Straßengebühren für LKW

http://ec.europa.eu/transport/greening/doc/road/2008_07_greening_transport_road_proposal_en.pdf

Mitteilung über Zuglärm

http://ec.europa.eu/transport/greening/doc/rail/2008_07_greening_transport_rail_noise_communication_en.pdf

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, Infrac, 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.

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.

Impressum:

Bündnis LSVA für Europa e.V., Heike Aghte (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