

&gt;

Veröffentlicht auf *EurActiv* (<http://www.euractiv.com>)**Quellen-URL:** <http://www.euractiv.com/de/verkehr/neue-verkehrsstrategie-der-eu-kosten-der-verschmutzung-news-499351>

# Neue Verkehrsstrategie der EU: Kosten der Verschmutzung

Veröffentlicht: 02. November 2010 | Updated: 08. November 2010

Die Europäische Kommission will, dass Verkehrsteilnehmer für die Emissionen, den Lärm und den anderen Schaden zahlen, den sie verursachen. Dies ist Teil der Vorschläge, die in einem vorläufigen Weißbuch zum Verkehr gemacht werden, in das EurActiv Einblick erhielt.

## Background

Im Jahr 2001 präsentierte die Europäische Kommission ein Weißbuch mit 60 Maßnahmen, um die EU-Verkehrspolitik bis 2010 zu überholen, um sie nachhaltiger zu machen und massive wirtschaftliche Ausfälle zu vermeiden, die durch Stau, Umweltverschmutzung und Unfälle verursacht werden würden.

Ein Zwischenbericht aus dem Jahr 2006 versuchte, die Strategie neu auf wirtschaftliche Ziele hin auszurichten.

Im Juni 2009 legte die Kommission eine Mitteilung zur nachhaltigen Zukunft des Verkehrs vor, die ein integriertes, technologisch fortgeschrittenes und nutzerfreundliches nachhaltiges Verkehrssystem nach dem Jahr 2010 forderte. Sie versuchte, politische Möglichkeiten für das nächste Weißbuch im Jahr 2010 zu identifizieren

Das vorläufige Dokument, das die Pläne der Kommission für das nächste Jahrzehnt präzisiert, fasst bis 2020 ein radikal anderes Verkehrssystem ins Auge, mit einer gemeinsamen europäischen Verkehrszone, offenen Märkten, einer grüneren Infrastruktur und CO2-armen Technologien.

Die wirtschaftlichen Kosten des Verkehrs würden wahrscheinlich ansteigen, aufgrund teureren Öls, steigender Staus, mangelnder Fertigkeiten der Arbeitnehmer und einer weiteren Anwendung des Prinzips, demzufolge „der Verbraucher zahlt“, so entgeht es dem Papier, das im Dezember veröffentlicht werden soll.

Verkehrsemissionen stiegen zwischen 1990 und 2008 um 24 Prozent und beliefen sich damit auf 19,5 Prozent der totalen Treibhausgasemissionen, so die Schätzungen der Kommission.

Als Ergebnis werde der Verkehrssektor seine Emissionen um wenigstens 45 bis 60 Prozent unter die Werte von 1990 kürzen müssen, wenn die EU ihre Klimaziele für das Jahr 2050 aufrechterhalten wolle, heißt es in dem Dokument.

Angesichts der heutigen nahezu völligen Abhängigkeit von Öl, sei es klar, dass die Beschränkung der Emissionen der Hauptfaktor sein werde, den man in Betracht ziehen müsse, um das Verkehrssystem der Zukunft zu entwerfen, heißt es weiter.

Autos, die zwei Drittel aller Straßenverkehrsemissionen ausmachten, stünden im Mittelpunkt des Problems. Doch in der Zukunft werde es eine weitere Herausforderung sein, hohes

Wachstum der Emissionen in Luftfahrt und Seeverkehr zu bekämpfen, das weitaus höher liegt als das der Emissionen im Straßenverkehr.

### **Der Markt soll Emissionen und Lärm bekämpfen**

Eine Lösung wäre es, auf den Markt basierte Instrumente zu nutzen, um Verkehrsteilnehmer zur Kasse zu bitten für die Emissionen, die Luftverschmutzung, den Lärm und anderen von ihnen verursachten externen Schaden, schlägt das Dokument vor.

Dies könne durch verschiedene marktbasierende Instrumente geschehen, insbesondere Kraftstoffsteuer, Kilometergebühren und ein Emissionshandelssystem.

Für Straßenverkehr schlägt das Papier vor, die EU-Richtlinie zur Energiebesteuerung zu überarbeiten, um eine Mindeststeuer auf den CO<sub>2</sub>-Gehalt von Kraftstoffen einzuführen. Dies würde ein sichtbares Preissignal für die Verbraucher setzen.

Vorschläge des EU-Kommissars für Steuern, Algirdas Šemeta, eine CO<sub>2</sub>-Steuer einzuführen, sind auf Eis gelegt worden, da skeptische Mitgliedsstaaten ihn aufforderten, die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen genauer zu untersuchen.

Als Alternative könnten Emissionshandelssysteme der Straßenverschmutzung einen Preis geben, indem sie Emissionen eine Obergrenze setzten. Dies könnte ein Sprungbrett sein für ein wirtschaftsweites Emissionshandelssystem (ETS) und mit der Teilnahme anderer Verkehrsmittel am System harmonisieren.

Tatsächlich werde die Luftfahrt ab 2012 in das ETS der EU eingeschlossen werden. Das gleiche werde ab 2013 für die Seefahrt gelten, wenn die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) sich nicht bis 2011 auf weltweite Maßnahmen einigte, so die Kommission.

Das Dokument versucht auch, weitere Möglichkeiten für Mitgliedsstaaten zu bieten, Straßennutzungsgebühren auszuweiten, um Fragen wie Staus, Lärm und Verschmutzung anzugehen.

Die Richtlinie zu Eurovignetten, die es EU-Ländern ermöglicht, schwere Lastwagen zur Kasse zu bitten, die europäische Autobahnen nutzen, werde nicht das gesamte Netzwerk decken, so das Dokument. Im Jahr 2013 werde die Kommission deswegen in Betracht ziehen, bis 2020 „schrittweise ein Internalisierungssystem für kommerzielle Kraftfahrzeuge im gesamten interurbanen Netzwerk einzuführen“, oder „zumindest auf den großen transeuropäischen Korridoren“.

Sie werde auch die Mitgliedsstaaten ermutigen, ihrem Beispiel zu folgen, indem sie Maßnahmen für Privatfahrzeuge und die bleibenden Teile des Netzwerks einführten.

### **Infrastruktur für nachhaltige Mobilität**

Das vorläufige Weißbuch sieht sich auch die Infrastruktur als einen Weg an, nachhaltigeren Verkehr zu fördern.

Als Teil der Überarbeitung der TEN-V-Richtlinien schlägt die Kommission vor, ein Kernnetzwerk zu entwickeln, das grundlegende umfassende Verkehrsnetzwerke überlagert und Knotenpunkte und strategische Verbindungen abdeckt. Dieses „Rückgrat eines integrierten europäischen Transportsystems“ würde dabei helfen, beständige Probleme bei der TEN-V-Planung zu bekämpfen, die nicht durch europäische Pläne getrieben werde, heißt es.

Die Kommission werde daher in Betracht ziehen, Knotenpunkte für den Passagiertransport zu entwickeln, an denen das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln effizient ist und weniger verschmutzende Formen des Verkehrs ermutigt.

Ähnliche Pläne wurden auch für den Güterverkehr formuliert, denen zufolge Haltestellen für verschiedene Verkehrsmittel mit intelligenter Logistik ausgestattet werden würden. Diese würden sowohl an strategischen Punkten des Kernnetzwerks liegen als auch näher an den Städten, um grünere Stadtzulieferungen zu organisieren, steht es in dem Dokument.

Die Kommission sucht auch nach Wegen, um die Umsetzung der großen transeuropäischen Infrastrukturprojekte zu stärken. Sie sagt, dass der Fokus der Mitgliedsstaaten auf die nationale Infrastruktur hauptsächlich schuld an den Verzögerungen sei.

Am Mittwoch (27. Oktober) legte der EU-Verkehrskommissar, Siim Kallas, den ersten Zwischenbericht von 92 transeuropäischen Prioritäts-Verkehrsprojekten (TEN-V) vor, die 5,3 Milliarden Euro aus dem EU-Budget von acht Milliarden Euro für TEN-V von 2007 bis 2013 erhielten. Er befand, dass nur etwas über die Hälfte der Projekte (48) auf dem rechten Weg seien, um bis zu ihrer Frist im Jahr 2014 beendet zu werden.

Um die Situation zu bessern, lässt die Kommission die Idee kursieren, Ziele einzuführen, um Einkommen aus dem Verkehr bereitzustellen und damit TEN-V-Infrastruktur zu finanzieren. Diese Möglichkeit besteht zwar derzeit, doch Mitgliedsstaaten nutzen sie im Allgemeinen nicht.

Die Abteilung der Kommission für wirtschaftliche und finanzielle Angelegenheiten habe die Forderung unterbreitet, den letzteren Punkt aus dem Weißbuch zu streichen, zeigt der Entwurf. Er wird wahrscheinlich auch in den Landeshauptstädten Kontroverse verursachen.

## Positions

## Next Steps

- **Dez. 2010:** Kommission wird Weißbuch zum Transport veröffentlichen

## Verweise

### European Union

- European Commission: [Draft White Paper on Transport, Part I: Challenges Part II: Goals and Vision Part III: Strategy](#)
- European Commission: [Future of Transport](#)
- European Commission: [White paper – 'European transport policy for 2010: time to decide'](#)

### Press articles

- Dnevnik, the partner publication of EurActiv in Bulgaria: [Транспортна стратегия на ЕС ще постави цена на замърсяването](#)
- EurActiv, France: [L'UE veut taxer la pollution routière](#)
- EurActiv Hungary: [Az EU új közlekedési stratégiája: pénzt a szennyezésért](#)