

2007 Deutsche EU-Ratspräsidentschaft: Prioritäten für Verkehr und Umwelt

December 2006



**European Federation for
TRANSPORT and ENVIRONMENT**

European Federation for Transport and Environment
1 rue de la Pépinière, 1000 Brussels, Belgium

Einleitung

Am 1. Januar 2007 wird Deutschland die EU-Ratspräsidentschaft von Finnland übernehmen und somit den Europäischen Rat und den Ministerrat leiten.

Während den folgenden sechs Monaten wird Deutschland die Gelegenheit haben, bei mehreren wichtigen Entscheidungen auf sehr wichtige Gebiete der Verkehrspolitik Einfluss zu nehmen. Diese werden zukünftig eine große Rolle für die europäische Wirtschaft, unsere Umwelt und die Gesundheit unserer Bürger spielen.

Energie und Klimawandel werden die heißen Themen der deutschen Umwelt- und Verkehrsagenda sein, auch wenn es natürlich ebenfalls um andere Fragen gehen wird. Die wichtigsten Themen, die unter der deutschen EU-Ratspräsidentschaft auf jeden Fall angesprochen werden, sind:

- Die Aufnahme des Luftfahrtsektors in das EU Emissionshandelssystem
- Die Zukunft der europäischen CO₂ Politik für Autos und Lieferwagen, jetzt, da die momentane, freiwillige Selbstverpflichtung der Industrie sich ihrem Ende zuneigt.
- Die Überarbeitung der EU Biokraftstoffrichtlinie und die Treibstoffqualitätsrichtlinie der EU. Beide bieten Möglichkeiten, die Auswirkungen auf das Klima pro verbranntem Liter Treibstoff zu verringern.
- Ein Vorschlag die EU Richtlinie bezüglich des Reifenlärms zu überarbeiten.

In diesem kurzen Briefing präsentiert T&E, als Dachverband von 44 Nichtregierungsorganisationen, die sich für eine nachhaltige Mobilität einsetzen, seine Anforderungen und Empfehlungen bezüglich dieser vier wichtigsten Punkte der Verkehrs- und Umweltpolitik für die sechs Monate der deutschen EU-Ratspräsidentschaft.

Aufnahme der Luftfahrt in das europäische Emissionshandelsystem

T&E fordert die deutsche Ratspräsidentschaft auf

- Für eine schnelle Einigung auf europäischer Ebene zu sorgen und zwar nicht nur unter den EU27, sondern auch mit den nicht-EU ECAC Staaten, so dass die EU eine starke und vereinte Position bei der ICAO Vollversammlung im Oktober 2007 vertreten kann. Europa sollte definitiv NICHT erst auf ein Urteil der ICAO warten, bevor wichtige Entscheidungen getroffen werden. Dies wäre der sicherste Weg das Vorhaben zum Scheitern zu verurteilen.
- Einen ambitionierten und umfassenden Entwurf für den Emissionshandel zu befördern. Insbesondere sind ein weiter geographischer Geltungsbereich (inklusive aller Flüge in die EU und aus der EU heraus) sowie ein großer Emissionsgeltungsbereich (CO₂ und NO_x) notwendig, um ein effektives System zu gewährleisten. Es sollte eine strikte Obergrenze für Emissionen gesetzt werden, Emissionsrechte sollten versteigert werden und unmissverständliche Vorgaben für die Zuteilung der Emissionsrechte sollten auf EU Ebene beschlossen werden.

Hintergrund

Die Luftfahrt ist für 4 bis 9 Prozent der globalen, menschlichen Aktivitäten, die sich auf den Klimawandel auswirken, verantwortlich. Diese Spanne ergibt sich aus der Unsicherheit, die der Effekt der Zirruswolken mit sich bringt. Der internationale Luftverkehr unterliegt weder dem Kyoto Protokoll, noch anderen Klimaverpflichtungen. Außerdem erfreut sich die Luftfahrt immer noch einer Anzahl an Steuerbefreiungen und direkten Subventionen.

Um die drastischen Klimaauswirkungen des Sektors in den Griff zu bekommen, hat die Europäische Kommission im Juli 2005 eine Mitteilung veröffentlicht: „Die Auswirkungen der Luftfahrt auf den Klimawandel verringern“ (Juli 2005). Diese Mitteilung betont die Notwendigkeit zu handeln und präsentiert die Aufnahme der Luftfahrt in das europäische Emissionshandelsystem (EU ETS) als brauchbarste Lösung. Weiterhin wurde gefordert, dass auch alle von EU Mitgliedsstaaten abgehenden Flüge mit aufgenommen werden sollen. Diese soll sowohl die allgemein bekannten Auswirkungen der Luftfahrt, als auch alle anderen Auswirkungen der Luftfahrt, zusätzlich zu den CO₂ Emissionen mit einbeziehen. Es wurde betont, dass man sich alle anderen Möglichkeiten, wie z.B. die Erhebung einer Kerosinsteuer offen halten solle.

Im Dezember 2005 verabschiedeten die 25 Umweltminister, unter der Ratspräsidentschaft des Vereinigten Königreichs, einen Beschluss, der im Großen und Ganzen diese Mitteilung der Kommission unterstützt. Im Juli 2006 verabschiedete das Europäische Parlament eine Resolution bezüglich dieser Fragestellung, die betonte, dass ein umfassendes Paket an Maßnahmen nötig sei, um die Auswirkungen der Luftfahrt auf den Klimawandel zu bekämpfen. Eine EU weite Kerosinsteuer wurde ebenfalls mit einbegriffen. Die Resolution schlug weiterhin den Aufbau eines separaten Emissionshandelsystems für die Luftfahrt vor.

Die Kommission plant noch für 2006 die Veröffentlichung eines Gesetzesvorschlags zur Aufnahme des Luftverkehrs in den EU Emissionshandel (EU ETS). Über diesen Vorschlag haben in der Folge Rat und Parlament im Mitentscheidungsverfahren zu entscheiden.

Schnelles Handeln ist erforderlich, um die USA und andere Staaten davon abzuhalten, jeglichen Fortschritt bei der nächsten ICAO Vollversammlung, die im Oktober 2007 stattfindet, zu blockieren. Bei der letzten ICAO Hauptversammlung im Oktober 2004 konnte die EU nur mit Mühe ihr Recht erhalten, unilateral wirtschaftliche Instrumente in Bezug auf den Luftverkehr einzuführen.

Sollte die EU nicht zügig und einstimmig handeln, könnte dieses Vorhaben bei der nächsten Vollversammlung im Oktober 2007 erheblich erschwert werden. Die USA und eine Reihe von Verbündeten könnten sehr aggressiv dafür argumentieren, dass ihre Transporteure von diesen Maßnahmen ausgeschlossen werden. Dies ist natürlich nicht akzeptabel und steht in offensichtlichem Widerspruch zu dem Nicht-Diskriminierungs-Artikel 11 des Vertrags von Chicago, der Luftfahrtverfassung.

Abgesehen von der Notwendigkeit einer schnellen Einigung ist es auch wichtig, dass das Design für das System stimmt:

- Die Aufnahme des Luftverkehrs in den EU Emissionshandel sollte auf keinen Fall andere Instrumente zur Reduzierung der Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt ausschließen. Es wird ein Paket von Maßnahmen für die EU Ebene und die nationale Ebene benötigt.
- Emissionsabgaben sowie Kerosinsteuer und Emissionshandel sind allesamt effiziente Instrumente und können auf verschiedene Weise dazu beitragen, die CO₂/ NO_x Emissionen des Flugverkehrs zu internalisieren.
- Nichtregierungsorganisationen unterstützen ein eigenständiges Emissionshandelsystem für die Luftfahrt (d.h. kein Handel mit anderen Sektoren). Dies gilt in Übereinstimmung mit dem Entschluss des Europäischen Parlaments.
- Eine Gebühr für NO_x und/oder NO_x Flughafenengebühren zu erheben ist ein notwendiges Zusatzinstrument.
- Die Mehrwertsteuerbefreiung muss sofort kompensiert werden, zum Beispiel mit einer Ticketsteuer.
- Eine Änderung des Luftverkehrsmanagements ist notwendig um die Bildung von Kontrails und Zirruswolken zu verhindern.

Sollte die Luftfahrt in die EU Emissionshandel aufgenommen werden, sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:

- **Das geografische Ausmaß:** alle abgehenden und ankommenden Flüge auf sämtlichen EU Flughäfen sollten mit einbegriffen werden. So können ca. 250 MT CO₂ Emissionen abgedeckt werden. Dies im Vergleich zu 55 MT bei einem System, dass sich nur auf Flüge innerhalb der EU Mitgliedstaaten beschränkt.
- **Nicht-CO₂ Emissionen** sollten ebenfalls komplett mit einbegriffen werden. Andernfalls führt jede, von der Luftfahrt gekaufte, Tonne tatsächlich zu einer Erhöhung der Erderwärmung, anstatt diese zu vermindern. Es gibt genug wissenschaftliche Beweise für die Auswirkungen von Nicht- CO₂ Emissionen, um nachgeordnete Richtlinien, wie z.B. rechtsverbindliche Flughafenengebühren und veränderte Anweisungen für das Flugverkehr-Managementssystem parallel einzuführen. Falls solche untergeordneten, spezifischen Richtlinien nicht rechtzeitig eingeführt werden, könnte ein Faktor auf die CO₂ Emissionen die umweltbezogene Integrität des Systems sicherstellen.
- **Die absolute Obergrenze für Emissionen:** sollte in Übereinstimmung mit den gegenwärtigen (Kyoto -8% bis 2010 von 1990) und zukünftigen (-30% d.h. in der EU bis 2020 von 1990) EU-Klimazielen gesetzt werden. Die Höchstgrenze sollte EU weit gelten. Mitgliedsstaaten haben keine Anreize der Luftfahrt eine sinnvolle Höchstgrenze aufzuerlegen, weil der Sektor außerhalb Kyotos liegt und das Bestimmen einer ungenauen Höchstgrenze nicht die notwendige Befolgung der Bemühungen durch andere Sektoren mit sich bringt;
- **Zuteilung der Emissionsrechte:** Versteigerungen sollten als Verteilungsmechanismus dienen. Hierbei handelt es sich um die effektivste und angemessenste Methode, Genehmigungen auszustellen. So werden gleichzeitig die gegenwärtigen Fehler des EU ETS vermieden. Es wurde berichtet, dass hierbei Elektrizitätsunternehmen Milliardenprofite aus den unverhofften, garantierten Emissionsgenehmigungen erzielt haben.

Autos sollen kraftstoffsparender werden

T&E fordert die deutsche Ratspräsidentschaft auf

- Das Engagement der EU-Spitzen, das in der erneuerten Strategie für eine nachhaltige Entwicklung festgelegt wurde, zu respektieren und das Ziel von 120g/km für neue Autos oder den Zeitplan der 1996 erstellt wurde, nicht zu lockern. Dieses ist und war schon immer ein Ziel um Kraftstoff zu sparen, welches „Nicht-Auto Maßnahmen“, wie Biotreibstoff oder die Ausbildung der Fahrer, ausschließt,
- Ein längerfristiges Ziel (nach 2012) zu setzen um bei neuen, leichten Dienstfahrzeugen doppelt so viel Kraftstoff zu sparen und das noch während der nächsten zehn Jahre.
- Die Kommission anzuweisen, schnell einen rechtsverbindlichen Vorschlag zu machen, um dieses Ziel zu erreichen.

Hintergrund

Im Januar 2007 wird erwartet, dass die Europäische Kommission eine Mitteilung verabschiedet, welche die EU-Politik in Bezug auf Autos und CO₂ nochmals überdenkt. Die, bereits seit zehn Jahren bestehende, Politik setzt sich aus folgenden Elementen zusammen:

- die Zielsetzung von 120 g/km CO₂ (im Durchschnitt), für neue Autos, die bis spätestens 2010 erreicht werden soll (informell auf 2012 aufgeschoben);
- die freiwillige Selbstverpflichtung der Industrie, für Neufahrzeuge durchschnittlich 140 g/km bis 2008/9 hauptsächlich durch technische Maßnahmen zu erzielen;
- CO₂-Kennzeichnung;
- eine auf CO₂-Emissionen basierende Autobesteuerung;

Der wichtigste Bestandteil der erwarteten Mitteilung ist die spezifizierte Absicht der Kommission, zu einer Nachfolgeregelung für die freiwillige Selbstverpflichtungen.

In der Strategie für nachhaltige Entwicklung befürwortet der Rat bereits implizit eine entschlosseneren Herangehensweise an dieses Thema. In dieser Strategie wird festgelegt, dass, *„in Übereinstimmung mit der EU-Strategie bezüglich CO₂-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, die Neuzulassungen im Durchschnitt CO₂-Emissionen von 140g/km (2008/09) und 120g/km (2012) erzielen sollen“*.

Das Europäische Parlament forderte in seiner Resolution „Die Schlacht gegen den globalen Klimawandel gewinnen“ ebenfalls CO₂-Emissionen von durchschnittlich 80-100 g/km.

Die Argumente zugunsten derartiger Zielvorgaben sind überwältigend:

Klimawandel und gesicherte Energie

Wie im November 2006 im Stern-Review berichtet wurde, steht, von einem Klima- oder ökonomischen Gesichtspunkt aus gesehen, ein Handlungsaufschub bezüglich des Klimawandels nicht mehr zur Debatte. Außerdem wird die EU innerhalb der nächsten 20 Jahre von importiertem Öl, aus instabilen Regionen, fast völlig abhängig sein. Leichte Fahrzeuge sind bereits die größten Verbraucher dieses Öls (ca. 35%). Diese Zahl wird noch weiter steigen, wenn dieses Problem nicht bei der nächstmöglichen Gelegenheit angegangen wird. Auch würde der Nutzen hiervon weit über Europas Grenzen hinausreichen, da europäische Technologie für den weltweiten Automarkt sehr wichtig ist, insbesondere für Asien.

Das Instrument der Selbstverpflichtung ist gescheitert

Eine kürzlich verfasste EU-Akte über eine CO₂-Politik für leichte Dienstfahrzeuge weist darauf hin, dass „die Situation unbefriedigend ist“ und dass „die Kommission nicht zögern

wird, eine Gesetzgebung vorzuschlagen (...), sollte es sich andeuten, dass die freiwilligen Selbstverpflichtungen (...) nicht honoriert werden. Diese Aussagen basieren auf dem Fortschritt bis zum Jahr 2004, als die Industrie durchschnittliche CO₂-Emissionen von 163g/km erreichte. Unsere Datenanalyse, die wir im April veröffentlicht haben, befand, dass die Fortschritte für 2005 wieder unbefriedigend gewesen sind. CO₂-Emissionen sind im Durchschnitt um weniger als 1% auf 162g/km gefallen. Automobilhersteller müssten jetzt die jährliche Verringerung ihrer Emissionen um das Vierfache beschleunigen, um das Ziel noch zu erreichen.

Es ist machbar

Die am 25. Oktober veröffentlichten Forschungsergebnisse von T&E zeigen, dass ein Viertel der 20 beliebtesten Automarken (ungefähr 30% des Marktes für neue Fahrzeuge), tatsächlich auf dem richtigen Weg sind, das Ziel von 140g/km zu erreichen. Dies zeigt, dass eine beträchtliche Verringerung der CO₂-Emissionen machbar ist, wenn ein Autohersteller dies anstrebt. Es handelt sich also eher um eine Frage der Politik als um eine Frage der Technologie oder der Kosten. Die schlechte Nachricht ist, dass drei Viertel der Industrie sich anscheinend nicht für dieses Ziel entschieden haben, sie sind weit davon entfernt ihre Versprechungen einzuhalten. Außerdem werden die „Guten“ nicht belohnt und die „Schlechten“ nicht bestraft. Mit dem Ergebnis, dass die Selbstverpflichtungen scheitern werden.

Ein klarer Fall von Marktversagen und somit ein klarer Fall für eine Regulierung

Standards der Automobil-Leistungsfähigkeit sind ein klassisches Argument für eine Regulierung. Es gibt zwei eindeutige Fälle des Marktversagens, die behoben werden müssen. Der Autohersteller, der die Kosten der Maßnahmen trägt ist nicht derjenige, der den Nutzen hat (der Verbraucher). Zusätzlich ziehen Verbraucher nicht die Kraftstoffkosten über den Lebenszyklus, geschweige denn die Kosten der Klimaänderung und der Energieabhängigkeit, mit in Betracht, wenn sie sich für einen Autokauf entscheiden. Dieses erklärt, warum zahlreiche, verhältnismäßig einfache und preiswerte Kraftstoffeinsparungstechnologien es nicht auf den Markt schaffen. Eine regulierende Politik, die diesen Kernpunkt beim Entscheidungsprozess des Autoerwerbs folglich verinnerlicht, verbessert das Funktionieren des Markts und der gesamten ökonomischen Leistung der EU.

Das Ziel von 120g/km ist rentabel und die Einschätzung der Auswirkungen der Kommission überschätzt die Kosten und unterschätzt den Nutzen (Commission's Impact Assessment (IA))

Das IA der Kommission zieht nur die Kosten der technischen Maßnahmen in Betracht, während ein wichtiges Resultat einer regulierenden Politik eine, extrem kosteneffektive, Umkehrung des Trends zu immer leistungsfähigeren und schwereren Fahrzeugen wäre. Außerdem misst das IA einen, der wichtigsten ökonomischen Nutzen für die EU nicht richtig, nämlich die niedrigeren Kosten der Ölimporte und der ökonomische Nutzen dieser niedrigeren Ölpreise. Dies wäre das Ergebnis einer wesentlich geringeren Ölnachfrage. Drittens kommt die TNO Studie zu ca. dreimal so hohen Kostenschätzungen, als dasselbe Konsortium noch zwei Jahre früher geschätzt hatte. Dies untergräbt die Glaubwürdigkeit beider Studien. Schließlich haben neue Forschungsergebnisse der Kommission gezeigt, dass ex ante Kostenschätzungen der Vergangenheit durchweg die tatsächlichen Kosten um eine breite Spanne überstiegen haben.

Besteuerung, Kennzeichnung, Biotreibstoffe und "Ecodriving" sollten komplementäre politische Bereiche sein.

In der Tat kann die Automobilindustrie nicht für die gesamten CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs verantwortlich gemacht werden. Niemand schlägt vor, dass dies geschehen sollte, aber sie können und sollten, für die Effizienz (den Spritverbrauch) ihrer Produkte verantwortlich gemacht werden. Alles, was ihnen hilft, den tatsächlichen Spritverbrauch ihrer Produkte zu senken, wie z.B. bessere Klimaanlage, bessere Reifen und Schmiermittel, sollte in die neue Politik mit einbezogen werden.

Eine auf CO₂-Emissionen basierende Besteuerung ist ein notwendiges Mittel, aber es reicht nicht aus, da es 1) unwahrscheinlich ist, dass eine EU-weite Richtlinie für eine rechtsverbindliche CO₂ Besteuerung verabschiedet wird, 2) wenn der vorliegende Kommissionsentwurf tatsächlich verabschiedet werden sollte, bedeutete dies, dass das wohl wirkungsvollste Steuerinstrument, die (in einigen Mitgliedsländern existierende) Zulassungssteuer auf CO₂ Basis somit abgeschafft würde.

Biotreibstoffe sollten zweifellos nicht auf die Vorgaben der Autohersteller angerechnet werden, da es keinen Sinn machen würde, eine höhere Effizienz der Fahrzeuge gegen Biotreibstoffe auszutauschen.

Treibstoffe sollen klimafreundlicher werden

T&E fordert die deutsche Ratspräsidentschaft auf

- höchste Priorität auf die Entwicklung von Instrumenten zu setzen, die nur gute Biotreibstoffe belohnt und nicht die, welche von einem Klima- und Biodiversitätsstandpunkt aus gesehen, problematisch sind.
- das Ziel der Reduzierung des Kohlenstoffgehalts für Transportkraftstoffe zu unterstützen, damit Transportkraftstoffe stufenweise weniger klimaintensiv pro Liter werden.

Hintergrund

Um die Treibhausgasemissionen des Verkehrs zu verringern, wird eine integrierte Strategie benötigt, die Autos verbessert und den Bedarf verringert. Verbessertes Treibstoff spielt an dieser Stelle ebenfalls eine Rolle. Während der deutschen Ratspräsidentschaft wird die Kommission wahrscheinlich zwei zusammenhängende Gesetzentwürfe einbringen. Diese werden eine ausgezeichnete Gelegenheit bieten, die „Well-to-Wheel Umweltauswirkung pro Liter Kraftstoff zu verringern. Es handelt sich um die Überarbeitung der Biotreibstoff Richtlinie (2003/30) und der Kraftstoffqualitätsrichtlinie (98/70).

Im Rahmen der Überarbeitung der Biotreibstoff Richtlinie 2002/30 ist es wichtig, eine selektivere Herangehensweise an das Thema Biotreibstoffe zu finden. Eine derartige Herangehensweise bevorzugt bessere gegenüber weniger guten Biotreibstoffen, basierend auf deren Klima- und Biodiversitätsgesichtspunkten. Die Umweltverträglichkeit ist kritisch für die zukünftige Integrität der Biotreibstoffe. Zukünftig ist es unumgebar, dass Biotreibstoffe einen überzeugenden positiven Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten. Die Entwicklungen und Implementierungen von Nachhaltigkeitssiegeln für Biotreibstoffe ist deshalb sehr wichtig. Weiterhin müssen Ziele und Anreize auf relativen Klimavorzügen und nicht auf reinen Volumenprozent basieren.

Die bevorstehende Überarbeitung der Kraftstoffqualitätsrichtlinie 98/70 bietet eine ausgezeichnete Gelegenheit, die Kohlenstoffintensität von Benzin- und Dieselmotorkraftstoff für den Transport zu reduzieren. Eine Reduktion der Kohlenstoffintensität bedeutet, dass die „well-to-wheel“ Klimaauswirkung eines Liters Transportkraftstoffs sich z.B. um 2 Prozent pro Jahr verringert. Die Beweislast sollte die Beschaffungskette tragen, der Kraftstofflieferant sollte zeigen, dass die „well-to-wheel“ Klimaauswirkung der Kraftstoffe die er anbietet, mit der Zeit geringer werden oder dass er eine Genehmigung von anderen Lieferanten gekauft hat, um sein eigenes Defizit zu kompensieren. Selbstverständlich können andere Lieferanten diese Genehmigungen nur dann verkaufen, wenn ihre Kraftstoffe weniger Klima-intensiv als gefordert sind.

Biotreibstoff könnte eine Möglichkeit sein, sich dem Ziel zu nähern. Selbstverständlich hängt dies von der nachgewiesenen „well-to-wheel“ Klimaauswirkung ab. Aber auch andere Kraftstoffe wie LPG, CNG, regenerativ erzeugter Wasserstoff und Elektrizität, und Biogas könnten in solch ein System eingeschlossen werden. So eine „technologieneutrale“ Herangehensweise kann unter Umständen besser funktionieren, als für spezifische Technologien unterschiedliche Ziele zu setzen, weil sie 1) Garantien für die Umwelt bietet, während die technologiebegründete Herangehensweise dies nicht kann 2), könnten die von der Regierung ernannten „Sieger“, sich als Verlierer entpuppen und 3) kann es sein, dass die Regierungen nützliche neue Kraftstoffe übersehen.

Zweitens müssen Kriterien für die Auswirkungen von Biotreibstoffen auf die Biodiversität entwickelt werden, die wiederum mit Anreizen verbunden werden sollten. Zum Beispiel sollten europäische Fahrer keine Biotreibstoffe benutzen, die auf Flächen angebaut werden, auf denen vorher tropische Regenwälder standen.

Der Lärm von Autos sollte reduziert werden

T&E fordert die deutsche Ratspräsidentschaft auf

- den Empfehlungen des FEHRL Berichts für höhere Standards für Reifenlärm zu folgen.
- einen Rahmen für die Kennzeichnung und für Anreize zu schaffen, um eine zügige Einführung von leisen Reifen zu begünstigen.

Hintergrund

Verkehrslärm wird in zunehmendem Maße als eine Hauptursachen für gravierende Beeinträchtigungen der körperlichen und geistigen Gesundheit der städtischen Bevölkerungen und der Transportbenutzer erkannt. Tests, die den Reifenlärm prüfen, wurden in der EU erstmals im Jahr 2001 eingeführt. Die Testmethode und die Grenzwerte treffen auf EC Zulassung der Reifen in Bezug auf Geräuschemissionen zu. Die Ursachen des Straßenlärms zu bekämpfen (Fahrzeuge, Reifen und Straßenoberflächen) ist wesentlich kosteneffektiver, als Straßenrandmaßnahmen, wie passiver Schallschutz an Gebäuden und Lärmschutzwände. In der EU Richtlinie 2001/43/EC (für Kraftfahrzeugreifen) wurden Zahlen für zwei aufeinander folgende Phasen der Verschärfung der Reifen/Straße Lärmgrenzwerte festgelegt. In dieser Richtlinie wurde verkündet, dass die Verschärfung 2007 in Kraft treten wird. Die erste Verschärfung wird jetzt allerdings erst für 2008 erwartet.

Die Europäische Kommission überarbeitet z. Zt. die Reifenregulierungen und die Reduzierung der bezeichnenden Lärmgrenze. Zu diesem Zweck reichte das Forum des europäischen nationalen Schnellstraßen Forschungslabors (FEHRL, Studie SI2.408210 Reifen/Straßenlärm) eine Studie bei der Automobileinheit der Generaldirektion Unternehmen und Industrie im Mai 2006 ein.

Das Hauptargument dieser Studie ist, dass strengere Reifen/Straßenlärm-Emissionsstandards sehr wirkungsvolle und kosteneffektive Mittel sind, um die Bürger vor den schädlichen Lärmauswirkungen der Straße zu schützen. Einige leiserere Reifenmodelle werden bereits in der EU verkauft, welche dabei nicht an Sicherheit oder Kraftstoff-Leistungsfähigkeit eingebüßt haben. Es ist erstmal wichtig, dass die Standards mit den momentan verfügbaren Technologien auf dem gleichen Stand sind und erst an zweiter Stelle sollten diese Standards zu weiterer Forschung und Entwicklung für noch leiserere Modelle anregen. Es wird sich auszahlen, den Lärm auf unseren Straßen zu reduzieren: eine gesamte Reduzierung von 0.9dB(A), welche mit heute verfügbaren Designs sehr leicht durchführbar ist. Der Nutzen für die EU Bürger liegt über ein Jahrzehnt verteilt bei mindestens €48 Milliarden. Die Studie bestätigt ebenfalls den bereits vorhandenen Konsensus, dass leisere Reifen Sicherheit oder Brennstoffersparnis nicht beeinträchtigen.

Die Studie soll als Grundlage für einen Antrag der Kommission, die Richtlinie zu ändern, verwendet werden. Die Veröffentlichung des Antrags der Kommission wird in Anfang 2007 erwartet.

Überarbeitung der Reifenlärm EU-Richtlinie 2001/43/EC

- Als erstes müssen die Grenzwerte für die Lärmemission von Reifen mindestens auf dem Stand der besten, momentan verfügbaren Technologien sein. Der FEHRL Report empfiehlt zwei Phasen für die Verschärfung der Grenzwerte. Die neuen Werte würden zu einer Abnahme von 2.5-4.5dB(A) für Personenkraftwagenreifen und von 5.5-6.5dB(A) für kommerzielle Fahrzeugreifen bis 2012 führen. T&E unterstützt diese Empfehlungen als einen ersten Schritt, da sie einen beträchtlichen Fortschritt im Vergleich zu den Grenzwerten darstellen, die in der EU-Richtlinie 2001/43/EC festgelegt wurden.

Vorschlag für die Grenzwerte des Reifenlärms für C1 Reifen (und Ratschläge für neue Reifenklassen):

Neue Reifen-klasse	Nominal-Sektionsweite (mm)	B dB(A) (2008)	Relative Reduzierung im Vergleich zum derzeitigen Grenzwert	C dB(A) (2012)	Relative Reduzierung im Vergleich zum derzeitigen Grenzwert
C1a_neu	• 185	73	0.5-2.5	71	2.5-4.5
C1b_neu	> 185 • 215	74	2.5	72	4.5
C1c_neu	> 215 • 245	74	3.5	72	5.5
C1d_neu	> 245 • 275	75	2.5	73	4.5
C1e_neu	> 275	77	0.5	75	2.5

- Außerdem sollte der Europäische Rat fordern, dass die überarbeitete Version der EU-Richtlinie, zusätzlich zu den empfohlenen zukünftigen Grenzwerten, Fristen für die nachfolgenden Phasen der Standardverschärfung beinhaltet. Dieses würde der Industrie und den Verbrauchern Gewissheit geben und weitere Forschung und Entwicklung anregen.
- Der Rat sollte das Konzept der Lärmkennzeichnung für Reifen fördern und ein damit verbundenes Programm für Anreize, um die Aufnahme der leisen Reifen zu beschleunigen, schaffen. Falls möglich sollte dies in Verbindung mit Energie-Leistungsfähigkeit stehen, für die ein Standard zu einem späteren Zeitpunkt definiert werden kann. Die Zulassungswerte sollte auf den Reifen angegeben werden. Insbesondere sollte leisen Modellen eine Markierung "Lärmarm" zugesprochen werden. Solch ein Handeln würde die Wahl für den Verbraucher vereinfachen und den Weg für Anreiz-Programme, die schon von einigen Mitgliedsstaaten in Erwägung gezogen werden, frei machen.

Aktionsplan für die Logistik

T&E fordert die deutsche Ratspräsidentschaft auf

- sicherzustellen, dass das Handeln, welches sich aus dem Aktionsplan ergibt, ebenso der Umwelt wie dem Fortschritt bezüglich des Beseitigen der Barrieren des Frachtsektors dient.
- die Kommission anzuregen, eine Methode zu entwickeln um die externen Kosten im Bereich Transport zu internalisieren,
- von der Idee einer Europaweiten Strategie für 'Gigaliner' abzuraten.

Hintergrund

Nach der Veröffentlichung der Mitteilung über Frachtlogistik 2006/336 im Juni 2006 hat die Kommission bekannt gegeben, dass ein Aktionsplan für die Logistik bis zum Frühjahr 2007 entworfen werden soll. Der Inhalt dieses Aktionsplans ist bis jetzt noch nicht klar, es ist jedoch wahrscheinlich, dass es um den ICT, das Training, Daten und multimodale Standards gehen wird. Aber es ist ebenfalls sehr gut möglich, dass auch längere und/oder schwerere Lastwagen angesprochen werden. Dieses Thema ist auf Grund seiner schädlichen Auswirkungen auf den Modalsplit und das Verkehrswachstum sehr umstritten.