

# Österreichische EU-Ratspräsidentschaft 2006 Prioritäten in der Verkehrs- und Umweltpolitik

Dezember 2005



European Federation for  
TRANSPORT and ENVIRONMENT

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

## Einführung

Österreich wird am 01. Januar 2006 die Ratspräsidentschaft der EU übernehmen. In den folgenden sechs Monaten werden in der EU wichtige Entscheidungen getroffen, die Weichen für die verkehrsbedingten Belastungen von Umwelt und Gesundheit stellen werden. Die österreichische Ratspräsidentschaft hat die Chance, in diesem Zeitraum die Führungsrolle zu nutzen und wichtige Entwicklungen maßgeblich zu beeinflussen:

- Die Europäische Kommission wird einen Zwischenbericht über die Umsetzung des Weißbuchs "Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" veröffentlichen.
- Die Institutionen der EU werden eine endgültige Übereinkunft über die Wegekostenberechnung im Verkehrsbereich treffen.
- Mit der Festlegung des mittelfristigen EU-Haushalts für den Zeitraum von 2007-13 wird auch ein Rahmen für die Investitionen in die Transeuropäischen Verkehrsnetze festgelegt.
- Die zukünftigen Grenzwerte für Schadstoffemissionen von PKW (EURO 5) und die EU-Strategie zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>- Emissionen neuer Fahrzeuge werden entschieden.
- Festlegung von wirksamen Maßnahmen zur Begrenzung von Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs, des am schnellsten wachsenden Verkehrsträgers.

In diesem kurzen Briefing präsentiert T&E die zehn wichtigsten umwelt- und verkehrsbezogenen Herausforderungen der österreichischen Ratspräsidentschaft. Für weitere Rückfragen und ausführlichere Darstellungen stehen wir gerne zur Verfügung.

T&E (European Federation for Transport & Environment / Europäischer Verband für Verkehr und Umwelt) ist ein Dachverband von rund 40 Nichtregierungsorganisationen, die sich für eine nachhaltige Mobilität einsetzen.

**Kontakt :** European Federation für Transport & Environment  
Rue de la Pépinière 1  
B-1000 Brussels  
t +32 2 502 9909, f +32 2 502 9908  
www.t-e.nu, info@t-e.nu

## 1. Analyse der Gemeinsamen Verkehrspolitik der EU

### Hintergrund

Die Europäische Kommission veröffentlichte 2001 ihr Weißbuch „Europäische Verkehrspolitik bis 2010. Weichenstellungen für die Zukunft“. Ein offizieller Zwischenbericht sollte bereits 2005 veröffentlicht werden, wurde aber dann auf Anfang 2006 verschoben.

**Ziel der österreichischen EU-Präsidentschaft sollte sein**, sicherzustellen, dass die Europäische Kommission auf die Analyse der bisherigen Umsetzung mit angemessenen Initiativen reagiert, um die selbstgesetzten Ziele zu erreichen:

- Die negativen Umwelteffekte des Verkehrs nehmen überall in der EU zu und nicht ab. Eine Strategie zum Umkehren dieser negativen Trends ist notwendig.
- Nur wenige EU-Länder haben bewiesen, dass Wirtschaftswachstum nicht automatisch zu mehr Verkehr führt. Viele EU-Länder haben das Ziel der Trennung von Verkehrs- und Wirtschaftswachstum verfehlt. Das vereinbarte Ziel der Entkoppelung von Verkehrs- und Wirtschaftswachstum muss von der EU durch verschiedene Maßnahmen gefördert werden, etwa durch die Umsetzung des Verursacherprinzips in der Verkehrspolitik oder der Förderung des Wissensaustausches zwischen den Mitgliedsstaaten.
- Die angestrebte Verlagerung von Transporten hin zu umweltverträglicheren Verkehrsträgern, ein weiteres Ziel im Weißbuch, konnte ebenfalls nicht realisiert werden. Dieses Ziel wurde von der Europäischen Kommission bislang in erster Linie durch den Bau prestigeträchtiger Infrastrukturprojekte angestrebt, die oft wirtschaftlich unrentabel sind und ökologisch sensible Gebiete bedrohen. (siehe dazu auch Punkt 5)

## 2. Ratifizierung des Transportprotokolls der Alpenkonvention: Ein deutlicher Schritt in Richtung nachhaltiger Verkehr in sensiblen Gebieten Europas

### Hintergrund

Das Transportprotokoll der Alpenkonvention unterstützt die Verlagerung von der Straße hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern und kann den Bau neuer Fernstraßen in den Alpen begrenzen. Die Europäische Kommission hat das Protokoll dem Verkehrsministerrat der EU bereits 2001 zur Ratifizierung vorgelegt. Die Verkehrsminister haben es allerdings nicht ratifiziert und seitdem wurde es von keiner Ratspräsidentschaft als wichtiger Verhandlungspunkt betrachtet und auf die Tagesordnung gesetzt.

Im Herbst 2005 plante die Europäische Kommission, auf die Wiedervorlage gänzlich zu verzichten. Eine gemeinsame Initiative, angeführt durch Österreich, verhinderte die Streichung. T&E erwartet von Österreichs Ratspräsidentschaft, sich im EU-Verkehrsministerrat für eine Ratifizierung des Protokolls stark zu machen.

Literaturhinweis: T & E: Delivering the Goods: Policies to protect sensitive areas from the impact of freight transport <http://www.t-e.nu/Downloads-index-req-getit-lid-335.html>

### **3. Wegekostenrichtlinie für Lkw (Eurovignette Direktive): Den Mitgliedsländern ermöglichen, Umwelt- und Gesundheitskosten in die Maut einzuberechnen**

#### **Hintergrund:**

Die EU-Wegekostenrichtlinie von 1999, welche Grundsätze über die Definition von Nutzungsgebühren für Lastkraftwagen enthält, wird gegenwärtig überarbeitet. Das Recht der EU-Mitgliedsländer die Umweltbelastungen, Gesundheitsschäden und Unfallkosten in die Wegekosten einzuberechnen ist dabei von kritischer Bedeutung.

In der ersten Lesung im Europäischen Parlament wurde die Einbeziehung dieser externen Kosten befürwortet und das wird höchstwahrscheinlich auch bei der zweiten Lesung der Fall sein. Der EU-Verkehrsministerrat will nur die Einbeziehung von Infrastrukturkosten zulassen, nicht jene der Umweltbelastung und Gesundheitsschäden sowie Unfallkosten. Es ist sehr wahrscheinlich, dass die österreichische Präsidentschaft zwischen dem Verkehrsministerrat und dem EU-Parlament vermitteln muss.

T&E erwartet von Ratspräsidentschaft Österreichs, dass die Einbeziehung von Umweltbelastungen, Gesundheitsschäden und Unfallkosten in die Lkw-Maut erreicht wird.

T&E Website: <http://www.t-e.nu/Topic15.html>

### **4. Hafen- und Flughafengebühren: Anreize für die Vermeidung von Umwelt- und Gesundheitsschäden setzen**

#### **Hintergrund:**

Die Europäische Kommission hatte bereits für den Sommer 2005 eine Mitteilung über Hafen- und Flughafengebühren angekündigt, diese wird nun für das Frühjahr 2006 erwartet. Darin werden Eckpunkte für eine transparente Berechnung der Nutzungskosten definiert.

#### **Ziele der österreichischen EU-Präsidentschaft sollten sein**

- bei den EU-Verkehrsministern um Zustimmung zu suchen, Mitgliedsländern eine höhere Belastung für emissionsintensivere Schiffe und Flugzeuge zu ermöglichen sowie die Einführung von Anreizen zur Förderung weniger umweltschädlichen Alternativen zu erleichtern.
- Eine solche Gebührendifferenzierung sollte Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen einbeziehen.

### **5. EU-Finanzplanung 2007 – 2013: Keine Geldverschwendung für unrentable Infrastrukturprojekte**

#### **Hintergrund:**

Die Finanzierung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-Ts) und der Kohäsionsfonds sind ein bedeutender Teil des EU-Haushalts.

T& E erwartet von Österreichs Ratspräsidentschaft, dass deutlich verbesserte Methoden für eine **unabhängige** Evaluierung der ökonomischen, sozialen und ökologischen Implikationen

eines durch EU-Mittel geförderten Projekte eingefordert werden. Öffentliche Gelder sollen so verwendet werden, dass sie ein Höchstmaß an Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger der EU bringen.

## **6. Flugverkehr und Klimaschutz: Emissionshandel ab 2010 und ein zusätzliches Maßnahmenpaket**

### **Hintergrund:**

Im September 2005 hat die Europäische Kommission endlich ihre Strategie gegen die rasch wachsenden Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs präsentiert. Die Kommission befürwortet eine Integration des Flugverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS).

T&E fordert die österreichische Ratspräsidentschaft auf, sicher zu stellen, dass die Richtungsentscheidungen über die nächsten Schritte im Ministerrat oder im Europäischen Parlament entschieden und nicht zu Beratungsgremien verlagert werden, die von Industrieverbänden dominiert werden.

### **Ziele von Österreichs Präsidentschaft sollten sein**

- Fortsetzung der von der Britischen Ratspräsidentschaft begonnenen Arbeit zum Thema Flugverkehr und Klimaschutz
- Befürwortung einer absoluten EU-Emissionsobergrenze für den Flugverkehr, die den Kyoto-Zielen entspricht
- Einbeziehung möglichst vieler Flüge in das System, d.h. aller Flüge von und zu EU-Flughäfen.
- Emissionsrechte sollen versteigert und nicht nach Gewohnheitsrechten kostenlos verteilt werden
- Integration des Flugverkehrs in das EU-Handelssystem vor 2010
- Berücksichtigung aller Treibhausgase und nicht nur von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>)

T&E ist überzeugt, dass ein Emissionshandel ein erster, wichtiger Schritt einer klimapolitischen Strategie für den Flugverkehr ist. Die EU-Ratspräsidentschaft muss anerkennen, dass dazu auch Gebühren und Steuern gehören:

- Um einen fairen Vergleich zwischen Flugtickets und anderen Fahrscheinen zu ermöglichen.
- Um die Abhängigkeit der EU von Ölimporten zu reduzieren
- Um mehr Anreize für Wirtschaftswachstum zu geben, etwa um Kerosinsteuern zur Senkung der Lohnnebenkosten zu nutzen.

T&E Positionspapier:

Measures to Curb the Climate Change Impacts of Aviation

<http://www.t-e.nu/Downloads-index-req-getit-lid-365.html>

## **7. Autos und Klimaschutz: Rechtlich bindende CO<sub>2</sub>-Ziele für neue Autos**

### **Hintergrund**

Die Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenwagen gehört zu den wirksamsten klimapolitischen Instrumenten der EU. Vermeidung von Treibhausgasemissionen und die Reduzierung des Treibstoffverbrauchs gehören zusammen. Durch die hohen Ölpreise erhält die Effizienz eine zusätzliche Bedeutung. Pkw emittieren die Hälfte der CO<sub>2</sub>-Emissionen des

Verkehrs. In Österreich sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen seit dem Jahr 1990 von 8,8 auf 12,4 Millionen Tonnen im Jahr gestiegen.

Viele der technischen Möglichkeiten können mit geringen Kosten in Neuwagen umgesetzt werden. Eine Verdopplung der Effizienz, d.h. eine Reduzierung der Emissionen von 160 auf 80 g CO<sub>2</sub>/km ist möglich.

Während der österreichischen Präsidentschaft wird die Kommission eine Mitteilung über die zukünftige Strategie vorbereiten, die auch ein langfristiges Gemeinschaftsziel für 2010 von durchschnittlich 120 g/km beinhaltet.

Die Mitteilung wird in der zweiten Hälfte des nächsten Jahres vorgestellt, die politischen Einflussmöglichkeiten bestehen aber insbesondere im ersten Halbjahr 2006.

**Ziel der österreichischen EU-Präsidentschaft sollte sein**, dieses Thema auf die Tagesordnung für die nächsten Treffen der EU-Umweltminister zu setzen. Die Umweltminister sollen der Kommission ein klares Signal geben, dass eine rechtlich verbindliche Strategie bis 2010 zu dem Ziel von '120g/km' CO<sub>2</sub>-Emissionen führen muss, das nur durch Effizienzsteigerungen an Neuwagen erreicht werden kann. Mittelfristig sollte der Zielwert auf 80g/km gesenkt werden. Das Europäische Parlament hat bereits die Festlegung eines mittelfristigen Zielwerts von 80-100g/km gefordert.

Die Automobilindustrie bevorzugt einen integrierten Ansatz, der auch verhaltensbezogene Aspekte und Kraftstoffe einbezieht. Diese Elemente sollten allerdings nur als Ergänzung und nicht als Ersatz für technische Verbesserungen der Effizienz von Neuwagen gesehen werden.

T&E Veröffentlichungen:

Cleaner is Cheaper: Why European climate policy for cars is failing, and what can be done about it  
<http://www.t-e.nu/Downloads-index-req-getit-lid-396.html>

No Regrets: the cost effectiveness of reaching average 120g/km CO<sub>2</sub> for new cars  
<http://www.t-e.nu/Downloads-index-req-getit-lid-390.html>

## **8. Gesundheitsschäden durch Feinstaub und NO<sub>x</sub> – Striktere Grenzwerte für Neuwagen sind notwendig (EURO 5)**

### **Hintergrund**

370.000 Personen sterben jedes Jahr in der EU vorzeitig durch Luftverschmutzung. Feinstaub, auch aus Dieselaautos, ist der Hauptverursacher. Überall in der EU steigt der Anteil von Dieselfahrzeugen, Österreich gehört hier zu den Spitzenreitern.

Neue Emissionsgrenzwerte für Pkw sind notwendig, um weitere Gesundheitsschäden zu vermeiden und die Luftqualitätsgrenzwerte der EU einzuhalten.

Die Europäische Kommission hat im September 2005 einen schwachen Entwurf für die EURO 5 – Grenzwerte präsentiert. Zu kritisieren ist daran insbesondere die Absenkung der Limits für Stickoxide (NO<sub>x</sub>) für Diesel-Pkw um lediglich 20%. Europäische Autoproduzenten produzieren bereits Pkw mit um 70 bis 80% gesenkten Emissionen für den US-Markt. Dieser Grenzwert sollte auch für die EU möglich sein. Der endgültige EURO 5 - Entwurf wird Ende 2005 von der Kommission veröffentlicht.

**Ziel für Österreichs Ratspräsidentschaft sollte sein**, die EU-Minister zu einer Unterstützung der folgenden Forderungen zu überzeugen:

- 90% statt 80% weniger Partikelemissionen von Diesel-Pkw
- 70% statt 20% weniger NO<sub>x</sub>-Emissionen von Diesel-Pkw

- 75% statt 25% weniger NOx- und Kohlenwasserstoff (HC)-Emissionen für Benzin-Pkw.
- Eine Erhöhung der vorgeschriebenen Einhaltung der Grenzwerte von 100.000 auf 200.000 Kilometer, um die Lebenserwartung, entsprechend der Fahrleistung vieler heutiger Pkw.

Die EU sollte aus den Erfahrungen mit den bisherigen EURO-Grenzwerten lernen und feststellen, dass die Industrie die Kosten für die Umsetzung von Emissionsstandards deutlich überschätzt.

T&E Position Paper:

EURO 5

<http://www.t-e.eu/Downloads-index-req-getit-lid-377.html>

## 9. Pkw-Besteuerung: Differenzierung nach CO<sub>2</sub>-Emissionen

### Hintergrund

Im Juli 2005 hat die Europäische Kommission eine Revision der PKW-Besteuerung in der EU vorgestellt. Der Entwurf hat zwei Elemente: Die Abschaffung der Anmelde- bzw. Erstregistrierungssteuern einerseits und eine teilweise Umstrukturierung der jährlichen KFZ-Steuern nach einem CO<sub>2</sub>-Faktor.

T&E kritisiert die vorgeschlagene Abschaffung der Anmeldesteuern. Dies würde zu mehr verkauften PKW und mehr gefahrenen Kilometern führen, was wiederum zu mehr Treibstoffverbrauch, Staus und Unfälle führt.

**Ziel von Österreichs EU-Präsidentschaft sollte sein**, den Entwurf der Kommission zu zweifeln: keine Abschaffung der Anmeldesteuern und dafür die Einführung der CO<sub>2</sub> Differenzierung in alle Kfz-Steuern. Zusätzlich sollten die Steuern einen Gewichtsfaktor beinhalten, da die schwersten Fahrzeuge auch besonders hohe Emissionen haben. Diese zusätzliche Differenzierung ist notwendig, um einen Umstieg auf leistungsfähigere Fahrzeuge zu vermeiden.

## 10. Biokraftstoffe: Alternativen sind nicht automatisch nachhaltig – Zertifizierung notwendig

### Hintergrund

Während der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft werden Biokraftstoffe ein wichtiges Thema werden: Die Europäische Kommission arbeitet gegenwärtig an einer Reihe von Aspekten, die mit Biomasse verbunden sind, beispielsweise einem Aktionsplan, einer Richtlinie zur Förderung alternativer Kraftstoffe und der Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik.

Für die zukünftige Bedeutung von Biokraftstoffen ist die ökologische Unbedenklichkeit von einer zentralen Bedeutung. Es ist wichtig, dass ihre Erzeugung nachhaltig geschieht und nicht zu neuen Umweltproblemen führt. Dafür müssen objektive Beurteilungskriterien entwickelt werden. Es sollten nur solche Biofuels gefördert werden, die so ihre Vorteilhaftigkeit beweisen können.

**Ziel der österreichischen EU-Präsidentschaft sollte sein**, die Entwicklung eines einheitlichen Systems zur Bewertung der Nachhaltigkeit für Biofuels zu einer Priorität zu machen.