

## Editorial

Die Zeit läuft und schon sind drei Monate vergangen, seit ich zum Präsidenten unserer UECC gewählt wurde. Drei Monate, welche von meiner dreijährigen Amtszeit bereits vorbei sind. Eine erste Aussprache mit den Sekretären der Landesgruppen hat interessante Ergebnisse zu den Aufgaben der UECC für die kommenden drei Jahre gebracht: Die UECC muss schwerpunktmässig einerseits in Brüssel ihre Präsenz verstärken und andererseits die Dienstleistungen für die Mitgliedskammern deutlicher darstellen. Die UECC ist die einzige (!) internationale Organisation, welche die Interessen der lokalen Kammern vertreten kann und demzufolge nicht als nationale Kammer angesehen wird. Eingedenk unseres Namens ist es auch wichtig, unsere Organisation verstärkt im Bereich der Donauländer zu verankern, zum Wohle aller Mitglieder an Rhein, Rhone und Donau. Abgesehen von der wichtigen Bearbeitung von Tagesthemen sollten wir einige strategische Kernfragen angehen, welche für die Zukunft von grundsätzlicher Bedeutung sind. Solche Themen wären z.B. die ständige Zunahme von europäischen Standards im Verkehr (Umweltschutz und andere) und ihr Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit unserer Standorte oder die

Verhältnismässigkeit der ständig wachsenden Sicherheitskosten im Verkehr, für welche eigentlich die Staaten aufzukommen hätten und nicht die Wirtschaft. Diese und andere Ideen müssen noch konkretisiert werden, was wir im Januar anlässlich der Vorstandssitzung in Zürich tun wollen. Dort soll über den Jahresplan 2006 und über unsere mittelfristige Tätigkeit entschieden werden. Ich hoffe natürlich, dass es uns gelingen wird, auch in den kommenden Jahren unseren Mitgliedern zu zeigen, dass die UECC ein interessanter Verband von Verbänden ist, bei dem unsere Mitglieder mit Interesse dabei sind und wir deshalb im Sinne eines Milizsystems Unterstützung seitens der jeweiligen Know-how-träger bei den Mitgliedern bekommen. Ansonsten können wir die Erwartungen, welche an uns gerichtet sind, nicht erfüllen. Sie sehen, ich bin schon mitten im Thema und ich kann sagen, dass ich mich auf die kommenden Jahre und mehr noch auf die Begegnungen mit Ihnen freue!

Mit den besten Wünschen zum Jahreswechsel grüsse ich Sie,

Ihr  
Bernd Menzinger  
Präsident

## Aus dem Inhalt

Reaktionen auf Resolutionen der UECC	2
Resolutionen	2
Revision der Eurovignetten-Richtlinie verabschiedet	2
Sozialvorschriften für LKW Fahrer angenommen	3
TEN Projekte	4
Sektorales Fahrverbot im Inntal abgelehnt	5
Drittes Eisenbahnpaket: Einigung im Verkehrsrat	5
Erster Galileo Satellit ist startbereit	6
Terminkalender 2006	6

## Seite

## Herausgeber:

Union europäischer Industrie und Handelskammern

Generalsekretariat

Aeschenvorstadt 67

CH-4010 Basel

Tel.: 0041 61 270 60 10

Fax: 0041 61 270 60 05

Internet: <http://www.union-ihk.org>

E-mail: [r.fueeg@borisat.ch](mailto:r.fueeg@borisat.ch)

## ***Reaktionen auf Resolutionen der UECC***

### **Engpässe im Donaukorridor unverzüglich beseitigen**

Der ungarische Verkehrsminister, Dr. János Kóka, hat in seiner Antwort auf die Resolution der UECC versichert, dass Ungarn sich ebenfalls für die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf der Donau einsetzt. Es wurde eine Studie in Auftrag gegeben, die untersuchen soll, wie eine ganzjährige Ab-

detiefe von mindestens 2,50 m garantiert werden kann. Die Studie soll ökologische und ökonomische Aspekte möglicher Massnahmen beleuchten und bis September 2007 abgeschlossen werden. Die Massnahmen sollen dann zwischen 2007 und 2013 umgesetzt werden, mit dem Ziel, überall auf der Donau einheitliche Bedingungen zu schaffen.

### ***Resolutionen***

### **Weissbuch der europäischen Kommission über die Zukunft der europäischen Verkehrspolitik**

Die Kommission führt in diesem Jahr eine Revision des Weissbuchs über die "Europäische Verkehrspolitik bis 2010"

durch. Die UECC hat eine eigene Stellungnahme zu den Zielsetzungen des Weissbuchs und den Fragen der europäischen Kommission eingereicht.

## ***Parlament verabschiedet revidierte Eurovignetten-Richtlinie***

Das europäische Parlament hat am 15. Dezember 2005 die neue Eurovignetten-Richtlinie verabschiedet, mit welcher die Regeln für die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren harmonisiert werden. Die wichtigsten Aspekte der Einigung zwischen Parlament und Rat betreffen u. a.:

### **Anwendungsbereich**

Maut- und/oder Benutzungsgebühren können für Fahrzeuge ab 12 t Gesamtgewicht beibehalten oder eingeführt werden. Ab 2012 gilt die Richtlinie auch für alle LKW mit einem Gesamtgewicht von 3,5 t oder mehr. Auch eine Differenzierung der Maut, etwa nach Tageszeit oder Emissionen, ist möglich. Zudem muss die Kommission bis 2008 ein Modell zur Berechnung der Umwelt-, Lärm-, Stau- und Ge-

sundheitskosten ("externe Kosten") vorlegen.

Die Ausweitung auf LKW ab 3,5 t muss allerdings nicht vorgenommen werden, wenn sich dies erheblich negativ auf den freien Warenverkehr, die Umwelt, den Lärmpegel, Staubbildungen oder die Gesundheit auswirken würde oder wenn die Ausweitung Verwaltungskosten verursacht, die höher als 30 % der zusätzlichen Einnahmen wären.

Die Mitgliedstaaten dürfen Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf dem transeuropäischen Strassennetz oder auf Teilen dieses Netzes beibehalten oder einführen. Das Recht der Mitgliedstaaten, Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf nicht zum transeuropäischen Strassennetz gehörenden Strassen zu erheben, bleibt

hiervon unberührt: Hierzu gehören etwa parallel verlaufenden Strassen, die Ausweichverkehre anziehen und/oder Strassen, die in direkter Konkurrenz zu einem Teil des TEN stehen.

### **Externe Kosten**

Spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie legt die Kommission, nach Untersuchung aller Optionen, einschliesslich Umwelt-, Lärm-, Stau- und Gesundheitskosten, ein allgemein gültiges, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Monetarisierung aller externen Kosten vor.

Dieses Modell dient als Grundlage für zukünftige Berechnungen von Infrastrukturbenutzungsgebühren und wird von einer Analyse der Auswirkungen auf die Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger und einer Strategie zur schrittweisen Umsetzung dieses Modells für alle Verkehrsträger begleitet.

### **Differenzierung**

Die Mautgebührensätze können differenziert werden, etwa nach EURO-Emissionsklassen, der Höhe der PM (Staubteilchen) und NOx-Emissionen, sofern keine Mautgebühr mehr als 100 % über der Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, welche die strengsten Emissionsnor-

men erfüllen. Eine Differenzierung ist ebenfalls nach der Tageszeit, der Tageskategorie oder der Jahreszeit möglich. Für nach 2010 eingeführte Mautsysteme ist eine Differenzierung nach EURO-Emissionsklassen der Höhe der PM und NOx-Emissionen obligatorisch.

Die Mitgliedstaaten können darüber hinaus besondere Gebühren zur Bekämpfung zeit- und ortsbedingter Verkehrsüberlastung erheben. Auch können die Mitgliedstaaten besondere Mautgebühren zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen einführen. Dies gilt auch für Beeinträchtigungen der Luftqualität und für jede Strasse, insbesondere für Strassen des transeuropäischen Netzes, die durch städtisches Gebiet führen.

### **Verwendung der Mittel**

Es wird keine Zweckbindung der Einnahmen vorgeschrieben. Vielmehr entscheiden die Mitgliedstaaten über die Verwendung der Einnahmen aus Gebühren für die Nutzung der Strasseninfrastruktur. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, sollen die Einnahmen aus Gebühren jedoch zum Nutzen des Verkehrssektors und zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems eingesetzt werden.

## ***Sozialvorschriften für LKW-Fahrer angenommen***

Der gemeinsame Vermittlungsausschuss des Rates und des Parlamentes der EU hat eine Richtlinie beschlossen, welche die bisher geltende Verordnung in wichtigen Punkten ergänzt:

- Die wöchentlichen Fahrtzeiten dürfen insgesamt 56 Stunden nicht überschreiten; die Möglichkeit einer

Berechnung über 2 Wochen soll es nicht mehr geben.

- Die durchgehende Ruhezeit bleibt mindestens 11 Stunden pro Tag.
- Ruhepausen sollen regelmässig alle viereinhalb Stunden gemacht werden.

- Die gesamte wöchentliche Arbeitszeit, mit Be- und Entladen, ist auf 60 Stunden pro Woche begrenzt.
- Die Zahl der Stichprobenkontrollen soll bis 2010 auf 3 % erhöht werden, vornehmlich auf den Umschlagplätzen.
- Alle neuen Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht müssen mit einem digitalen Tachograph ausgerüstet sein; die LKW und Busse mit analogem Gerät müssen auf digitale

Tachographen umrüsten; neue Frist für alle ist nun der 1. Januar 2006.

- Ab Mai 2006 müssen alle Fahrer eine "smart card" mit sich führen.

## **TEN-Projekte**

### **Bessere Regeln zur Finanzierung der europäischen Verkehrsnetze in Aussicht gestellt**

Das europäische Parlament hat in einer ersten Lesung eine Stellungnahme zur effizienteren Finanzierung der Transeuropäischen Netze angenommen. Die europäische Kommission hatte vorgeschlagen, die derzeit geltende Verordnung 2236/95 in mehreren Punkten zu verbessern:

- Der Mindestsatz des EU-Beitrags soll von 20 % auf 30 % angehoben werden.
- Die Auswahlkriterien sollen sich an den im Weissbuch für Verkehr festgelegten Punkten orientieren; dabei sollen Umweltbelange, die Beseitigung von Engpässen und der grenzüberschreitende Transport besonders gefördert werden.
- Das europäische Parlament billigte den von der Kommission vorgeschlagenen Mittelansatz von insgesamt 20.464 Milliarden Euro für den Zeitraum 2007-2013; dagegen wurde der Ansatz für die Energienetze um 226 Millionen Euro gekürzt.

Es gilt zu bedenken, dass der europäische Rat sich noch nicht über die globalen EU-Haushaltsmittel für die kommenden Jahre geeinigt hat. Daher

kann auch in der Frage der Finanzierung der TEN Projekte noch keine verbindliche Entscheidung getroffen werden.

### **Neues paneuropäisches Verkehrsnetzwerk**

Die ehemalige Verkehrskommissarin Loyola de Palacio hatte den Auftrag, mit einer hochrangigen Arbeitsgruppe für die neue Kommission einen Plan für die Ausweitung der TEN (Verkehr) in Richtung der europäischen Nachbarn zu zeichnen. Mittlerweile wurden die fünf wichtigsten Verkehrsachsen identifiziert und in einem ersten Bericht veröffentlicht:

- Hochgeschwindigkeitsseewege
- Nördliche Achse
- Zentrale Achse
- Südöstliche Achse
- Südwestliche Achse.

Hierfür hat der Bericht eine Reihe von Projekten benannt, die noch vor 2010 gestartet werden können, und andere für die Zeit nach 2020. Die Gesamtkosten aller Projekte werden auf 45 Milliarden € geschätzt, die von der EU, den nationalen Haushalten und öffentlich-privaten Partnerschaften aufgebracht werden sollen.

Ausserdem müssen, so de Palacio,

auch sogenannte horizontale Massnahmen angegriffen, bzw. intensiviert werden:

- Fragen des Grenzschutzes
- Einführung und Ausweitung des Satelliten-Navigationssystems Galileo
- Verkehrssicherheit
- Seeverkehr

- Interoperabilität
- Binnenschifffahrt
- Harmonisierung des Luftverkehrs.

### ***Europäischer Gerichtshof lehnt sektorales Fahrverbot im österreichischen Inntal ab***

Aus Gründen des "Umweltschutzes" wollte das Bundesland Tirol für Lastkraftwagen mit einer Gesamtmasse von mehr als 7,5 t, die bestimmte Güter wie Abfälle, Steine, Erden, Kraftfahrzeuge, Rundholz oder Getreide befördern, ein Fahrverbot auf einem 46 km langen Teilstück der A 12 Inntalautobahn erlassen.

Der von der EU-Kommission angerufene europäische Gerichtshof stellt nun in seinem Urteil vom 15. November 2005 fest, dass dieses sektorale Fahrverbot den freien Warenverkehr und insbesondere die freie Warendurchfuhr behindert. Die Inntalautobahn ist Bestandteil einer wichtigen Verkehrsachse zwischen Süddeutschland und Norditalien.

In seiner Begründung führt der Gerichtshof aus, dass das sektorale Fahrverbot gegen den Grundsatz der Verhältnismässigkeit verstösst. Die österreichischen Behörden hätten sorgfältig prüfen müssen, ob nicht weniger beschränkende Massnahmen genügt hätten. Sie hätten auch nicht ausreichend untersucht, ob es Alternativen für den Transport der betreffenden Güter gab, zum Beispiel mit anderen Verkehrsträgern oder über andere Strassenverbindungen. Insbesondere hätten die Behörden nicht überprüft, ob ausreichende Kapazitäten auf der Schiene bestanden. Ausserdem war der Übergangszeitraum von nur zwei Monaten für die Umsetzung des Verbotes zu kurz, um es den betroffenen Unternehmen zu ermöglichen, sich den neuen Gegebenheiten anzupassen.

### ***Drittes Eisenbahnpaket: Einigung im Verkehrsrat***

Die EU-Verkehrsminister konnten sich auf folgende Grundsätze zu einer weiteren Europäisierung des Schienenverkehrs einigen:

- Öffnung des Personenverkehrs ab 2010: Auch Inland-Passagiere dürfen die internationalen Verbindungen mitbenützen (Passagier-Kabotage).
- Die derzeit geltenden und zukünftigen Regeln zum Schutze der Reisenden (zum Beispiel Entschädigung bei erheblichen, von der Bahn ver-

- ursachten Verspätungen) sollen erst einmal nur für internationale Verbindungen gelten. In diesem Zusammenhang hat die Kommission sich verpflichtet, eine Analyse anfertigen zu lassen, wieviel voraussichtlich eine Verpflichtung der Bahntransporteure kosten würde, bei Verspätungen im Gütertransport Entschädigungen zu leisten.
- Die Richtlinie zur Zertifizierung von Zugführern wurde angenommen, allerdings unter Ausschluss des anderen Zugpersonals

- Bahngesellschaften, die in ihrem Land ein Monopol halten, dürfen vom Markt in anderen EU-Staaten

ausgeschlossen werden (Reziprozität-Klausel).

### ***Erster Galileo Satellit ist startbereit***

Am 28. Dezember 2005 soll der erste Galileo Satellit in seine Umlaufbahn geschossen werden. Es handelt sich um einen Versuchssatellit, aber auch um den Test zur Reservierung des für Galileo notwendigen Telekommunikations-Signals. Der Einsatz des ersten

"richtigen" Satelliten ist für 2008 vorgesehen; dann geht das System in seine erste Arbeitsphase mit insgesamt 28 Satelliten bis Ende 2010. Die Finanzierung dieser zweiten Phase ist jedoch noch nicht vollständig gesichert.

### ***Terminkalender 2006***

#### **Vorstand:**

19./20. Januar 2006

Zürich (CH)

8./9. Juni 2006

Antwerpen (B)

14./15. September 2006

Breda (NL)

#### **Generalversammlung:**

14./15. September 2006

Breda (NL)

#### **Arbeitsgruppe "allgemeine Verkehrsangelegenheiten"**

15./16. Mai 2006

Mulhouse (F)

#### **Arbeitsgruppe "Wasserstrassen"**

15./16. Mai 2006

Mulhouse (F)