

Brüssel, den 10.12.2020
SWD(2020) 411 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

EVALUIERUNG (ZUSAMMENFASSUNG)

des

Weißbuchs

**Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem
wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem**

{SWD(2020) 410 final}

Im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“¹ aus dem Jahr 2011 wurde die Notwendigkeit hervorgehoben, die Abhängigkeit des Verkehrssystems vom Erdöl zu überwinden, ohne seine Effizienz zu gefährden und die Mobilität einzuschränken. Als oberstes Ziel der europäischen Verkehrspolitik wurde in ihm **die Schaffung eines Verkehrssystems, das den wirtschaftlichen Fortschritt in Europa unterstützt, die Wettbewerbsfähigkeit stärkt und hochwertige Mobilitätsdienste bietet und gleichzeitig Ressourcen effizienter nutzt**, festgelegt. Die spezifischen Ziele des Weißbuchs waren die **Verringerung der Treibhausgasemissionen** bis 2050 um rund 60 % gegenüber 1990, die **Begrenzung der Zunahme der Verkehrsüberlastung** und die **Verringerung der Abhängigkeit von Erdöl**, um ein nachhaltigeres Verkehrssystem zu schaffen. Das Weißbuch enthält eine umfassende Liste von Initiativen, mit denen diese Ziele erreicht werden sollten. Es enthält zudem **zehn Ziele** für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem, die **als Orientierungswerte zur Erreichung des Ziels einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 %** dienen sollten.

Die Kommission ist zu fast allen im Weißbuch vorgesehenen politischen Initiativen tätig geworden. Die bisherigen und bis 2050 erwarteten Auswirkungen und Ergebnisse dieses Fahrplans werden im Hinblick auf Wirksamkeit, Effizienz, interne und externe Kohärenz, EU-Mehrwert und Relevanz bewertet. Die Bewertung stützt sich auf eine interne Analyse der Durchführung der Maßnahmen, auf externe Beiträge wie die Konsultation der Interessenträger und auf eine externe Begleitstudie, einschließlich Modellabschätzungen zu den Auswirkungen der im Anschluss an das Weißbuch angenommenen politischen Maßnahmen.

Die Ergebnisse der Modellierung zeigen für die EU-27, dass dank der Initiativen des Weißbuchs die **gesamten CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor² 2030 um 16 % niedriger wären als der Vergleichswert und 2050 um 39 % niedriger.** Nach 2011 angenommene politische Maßnahmen würden erheblich zur Erreichung des im Weißbuch festgelegten Etappenziels für 2030 beitragen, aber nicht ausreichen, um die Emissionen bis 2050 um 60 % zu verringern. Wie bereits im Weißbuch angenommen wären zusätzliche Maßnahmen oder eine Intensivierung der derzeitigen Maßnahmen über 2030 hinaus erforderlich, um die Lücke bei den Emissionen zu schließen³.

Die Ölabhängigkeit des EU-Verkehrssektors nimmt mittlerweile deutlich ab, ist aber nach wie vor hoch. Die zunehmende Nutzung von Elektrizität und Biokraftstoffen im Verkehrssektor war ein wesentlicher Faktor für den Rückgang der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen in den letzten Jahren. In der Bewertung wird davon ausgegangen, dass durch die bis Ende 2018 angenommenen Initiativen die Abhängigkeit vom Öl sinken wird, der Verkehrssektor bis 2050 jedoch noch für 77 % seines Energiebedarfs auf Erdöl und Erdölerzeugnisse angewiesen sein wird.

¹ KOM(2011) 144 endg.

²Einschließlich des internationalen Luftverkehrs, ausgenommen der internationalen Seeschifffahrt.

³In der Folgenabschätzung zum Weißbuch von 2011 wird von einer Intensivierung der derzeitigen Maßnahmen über das Jahr 2030 hinaus zur Emissionsreduktion um 60 % bis 2050 ausgegangen.

Bei der Lösung des nach wie vor bestehenden Problems der Überlastung der Straßen wurden nur begrenzte Fortschritte erzielt. Ausgehend von Prognosen im Rahmen dieser Bewertung wird die Verkehrsüberlastung im Laufe der Zeit weiter zunehmen, wenn auch etwas langsamer als ohne die Initiativen des Weißbuchs.

In der Bewertung wurden auch die Fortschritte bei der Verwirklichung der zehn Kernziele bewertet: Während **einige Ziele erreicht wurden oder voraussichtlich erreicht werden, ist dies bei anderen nicht der Fall bzw. ist es für eine Bewertung noch zu früh.** Dies ist auch auf den langfristigen Zeithorizont des Fahrplans (bis 2050) zurückzuführen.

Die Kommission hat eine Bewertung der derzeitigen Energiebesteuerungsrichtlinie durchgeführt. Ergebnis der Bewertung ist, dass Überschneidungen, Lücken und Unstimmigkeiten die Verwirklichung der EU-Ziele in den Bereichen Energie, Umwelt, Klimawandel und Verkehr erheblich behindern.

Mehrere Initiativen im Rahmen des Weißbuchs haben den sozialen Schutz von Berufskraftfahrern verbessert, insbesondere im Güterkraftverkehr. Dennoch fürchten vor allem die Zivilgesellschaft und Forschungseinrichtungen, dass Entwicklungen wie Automatisierung und Digitalisierung die künftigen Arbeitsbedingungen im Verkehrssektor negativ beeinflussen könnten.

Es war nicht möglich, Schlussfolgerungen über die gesamten Kosten und Nutzen zu ziehen, die sich aus dem Weißbuch für die Interessengruppen ergeben. Es war auch nicht möglich, Gruppen von Interessenträgern zu ermitteln, die insgesamt einer übermäßigen Belastung ausgesetzt waren oder erhebliche Vorteile hatten. Aus gesellschaftlicher Sicht zeigt sich jedoch schon beim Blick auf wenige Initiativen, insbesondere diejenigen im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung des Verkehrssektors, mit der Stärkung des Wettbewerbs im EU-Verkehrssektor durch eine stärkere Marktöffnung und mit der Sicherheit im Straßen- und Luftverkehr, **dass die Vorteile für die Gesellschaft schon jetzt die mit einigen Initiativen verbundenen Kosten übersteigen.**

Die **zum Zeitpunkt der Annahme des Weißbuchs im Jahr 2011 ermittelten Erfordernisse der EU-Verkehrspolitik sind zum Großteil heute noch relevant.** Dies gilt insbesondere für die Umweltverträglichkeit und die Notwendigkeit einer Modernisierung des EU-Verkehrssektors. Auch ist es nach wie vor notwendig, die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und den Binnenmarkt für Verkehrsdienste auszuweiten. Trotz einiger Fortschritte bei der Verbesserung der Sicherheit hat das Thema für die Interessenträger weiterhin einen hohen Stellenwert.

Die wichtigste Inkohärenz zwischen dem Weißbuch und den Initiativen internationaler Organisationen sowie einigen anderen politischen Initiativen der EU ist **das dem Weißbuch von 2011 zugrunde liegende Ziel einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 %. Dem gegenüber stehen die im europäischen Grünen Deal festgelegten 90 %, die erforderlich sind, um bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen.**

Im Hinblick auf die interne Kohärenz **bieten die im Weißbuch genannten Initiativen im Allgemeinen einen kohärenten Rahmen für die Verwirklichung der darin festgelegten**

Ziele, die ihrerseits als geeigneter Rahmen für die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrs angesehen werden.

Zur Bewältigung grenzübergreifender Probleme wie der Eindämmung des Klimawandels sind Maßnahmen auf EU-Ebene unerlässlich und durch koordinierte EU-Maßnahmen besteht eine viel größere Chance, bis 2050 eine echte Umstellung auf eine klimaneutrale Wirtschaft zu erreichen. Dies gilt im Wesentlichen auch für das Ziel der Dekarbonisierung und der Verringerung des ökologischen Fußabdrucks des EU-Verkehrssektors. Der **EU-Binnenmarkt ist ein starker Motor für einen kosteneffizienten Wandel**. Dies ist besonders wichtig, um die breite Akzeptanz des technologischen Wandels sowie öffentliche und private Investitionen in diesen Wandel zu fördern.

Der **Großteil der Anstrengungen zur Umsetzung der Aktionspunkte des Weißbuchs wären ohne ein Eingreifen auf EU-Ebene entweder nicht möglich** oder weniger wirksam und effizient gewesen. In einigen Mitgliedstaaten wären gewisse Fortschritte zu erwarten gewesen, doch diese wären in den meisten Fällen fragmentiert und unkoordiniert gewesen.