



28.6.2018

BERICHT

über das Thema „Europa in Bewegung – Agenda für die künftige Mobilität in der EU“
(2017/2257(INI))

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Berichterstatter: István Ujhelyi

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG	19
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, ÖFFENTLICHE GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT	22
ANGABEN ZUR ANNAHME IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS	30
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS ...	31

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Thema „Europa in Bewegung – Agenda für die künftige Mobilität in der EU“ (2017/2257(INI))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Europa in Bewegung – Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“ (COM(2017)0283),
- unter Hinweis auf das Übereinkommen von Paris, das am 4. Oktober 2016 vom Europäischen Parlament und vom Rat ratifiziert wurde¹,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung)²,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 18. Oktober 2017 zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle³,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 5. Juli 2017 zu den Auswirkungen der Digitalisierung und Robotisierung des Verkehrssektors auf die Politikgestaltung der EU⁴,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 23. April 2009 zu dem Aktionsplan im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme⁵,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 10. Dezember 2013 zu dem Thema „CARS 2020: Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa“⁶,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 7. Juli 2015 zur Bereitstellung multimodaler integrierter Fahr- und Flugscheinsysteme in Europa⁷,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 9. September 2015 zur Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011: Bestandsaufnahme und künftiges Vorgehen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität⁸,

¹ ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 1.

² ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1.

³ ABl. C 81 vom 2.3.2018, S. 195.

⁴ ABl. C 345 vom 13.10.2017, S. 52.

⁵ ABl. C 184E vom 8.7.2010, S. 50.

⁶ ABl. C 468 vom 15.12.2016, S. 57.

⁷ ABl. C 265 vom 11.8.2017, S. 2.

⁸ ABl. C 316 vom 22.9.2017, S. 155.

- unter Hinweis auf die Erklärung von Valletta vom 29. März 2017 zur Straßenverkehrssicherheit,
 - unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),
 - unter Hinweis auf seine Studie aus dem Jahr 2016 mit dem Titel „Self-piloted cars: the future of road transport?“ (Selbstfahrende Autos: Die Zukunft des Straßenverkehrs?),
 - unter Hinweis auf seine Studie aus dem Jahr 2017 mit dem Titel „Infrastructure funding challenges in the sharing economy“ (Herausforderungen im Bereich der Finanzierung von Infrastruktur in der Wirtschaft des Teilens),
 - unter Hinweis auf die Studie des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses aus dem Jahr 2017 mit dem Titel: „Impact of digitalisation and the on-demand economy on labour markets and the consequences for employment and industrial relations“ (Auswirkungen der Digitalisierung und der On-demand-Economy auf die Arbeitsmärkte und die Folgen für die Beschäftigung und die Arbeitsbeziehungen),
 - gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus sowie die Stellungnahme des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A8- 0241/2018),
- A. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor derzeit strukturellen Veränderungen unterliegt und sich die Zukunft des Verkehrs in der EU an der Schnittstelle der übergeordneten Prioritäten des Rahmens für die Klima- und Energiepolitik bis 2030, des Programms „Saubere Luft für Europa“ und der Leitlinien der EU zur Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 befindet;
 - B. in der Erwägung, dass die Verringerung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und der Einsatz von Technologien mit geringen Emissionen Chancen für die Zukunft der Mobilität und für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum bieten;
 - C. in der Erwägung, dass die kollaborative Wirtschaft und die Wirtschaft des Teilens (Sharing Economy) weltweit zu Veränderungen in der Verkehrsbranche führen; in der Erwägung, dass sich der Wert der Geschäftsvorgänge in der kollaborativen Wirtschaft im Verkehrssektor in Europa im Jahr 2015 Schätzungen zufolge auf 5,1 Mrd. EUR belief, was einem Anstieg von 77 % gegenüber dem Vorjahr entspricht, während die nicht monetären Vorgänge in der Wirtschaft des Teilens weit darüber hinausgehen, was die Bedeutung dieses Phänomens unterstreicht;
 - D. in der Erwägung, dass der Personenverkehr zwischen 2010 und 2050 Schätzungen zufolge um rund 42 % zunehmen wird und geschätzt wird, dass der Güterverkehr im selben Zeitraum um 60 % zunehmen wird;

- E. in der Erwägung, dass in dem Weißbuch zum Verkehr von 2011 gefordert wurde, dass 30 % des Straßengüterverkehrs, der über die Hauptkorridore verläuft, bis 2030 – und 50 % bis 2050 – auf nachhaltigere Verkehrsträger wie die Eisenbahn verlagert werden und geeignete umweltfreundliche Infrastrukturen aufgebaut werden;
- F. in der Erwägung, dass die Anwendung des Nutzer- und Verursacherprinzips auf alle Verkehrsträger, zu denen auch die Verkehrsträger im Straßen-, Schienen-, See- und Luftverkehr gehören, dazu beitragen wird, dass gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger geschaffen werden;
- G. in der Erwägung, dass mit neuartigen Mobilitätsdiensten das Ziel verfolgt wird, den Stadtverkehr erheblich zu verbessern, und sie das Potenzial dazu haben, da sie Staus und Emissionen verringern und eine Alternative zu einem eigenen Fahrzeug bieten, zumal der Personenkraftwagen in Bezug auf die unternommenen Fahrten nach wie vor das meist genutzte Beförderungsmittel ist; in der Erwägung, dass sie einen Übergang hin zu multimodalen und gemeinsam genutzten – und damit stärker nachhaltigen – Verkehrsmitteln ermöglichen können und eine Ergänzung zu öffentlichen Verkehrsmitteln und aktiven Formen der Fortbewegung sein können;
- H. in der Erwägung, dass dem Verkehrssektor eine zentrale Rolle im Hinblick auf eine funktionierende EU-Wirtschaft zukommt, zumal er etwa 4 % des BIP der EU erwirtschaftet und auf ihn mehr als 5 % der Gesamtbeschäftigung in der EU entfallen¹; in der Erwägung, dass in diesem Sektor lediglich 22 % der Arbeitskräfte Frauen sind und ein Drittel der Arbeitnehmer über 50 Jahre alt ist;
- I. in der Erwägung, dass davon ausgegangen wird, dass vernetzte und autonome Fahrzeuge den Straßenverkehr künftig effizienter und sicherer machen werden, da menschliches Versagen die Hauptursache für Verkehrsunfälle auf den Straßen Europas ist;
- J. in der Erwägung, dass in den letzten Jahrzehnten große Fortschritte erzielt wurden, die die EU zur weltweit sichersten Region in Bezug auf den Straßenverkehr machen; in der Erwägung, dass die hohe Zahl der Unfallopfer – im vergangenen Jahr belief sich die Zahl der Todesopfer auf den Straßen Europas auf 25 500 und die Zahl der Schwerverletzten auf 135 000 – immer noch großes menschliches Leid und nicht hinnehmbare wirtschaftliche Kosten in Höhe von schätzungsweise 100 Mrd. EUR jährlich verursacht, und in der Erwägung, dass das Ziel, die Zahl der Straßenverkehrstoten bis 2020 gegenüber 2010 um die Hälfte zu senken, nicht erreicht wird und der Anteil von schweren Verletzungen und Todesfällen bei den schwächeren Straßenverkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Fahrradfahrern oder Fahrern von kleineren zweirädrigen Kraftfahrzeugen stark zunimmt;
- K. in der Erwägung, dass der Verkehr die Hauptursache für die Luftverschmutzung in den städtischen Gebieten und für mehr als 25 % der Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich ist, von denen über 70 % auf den Straßenverkehr entfallen, wobei dieser Anteil weiter ansteigt;

¹ *EU Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2015*, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg, 2015.

- L. in der Erwägung, dass aus der aktuellen Forschung und neueren Schätzungen hervorgeht, dass ein engerer Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung und höheren Risiken für die öffentliche Gesundheit einschließlich Herz-Kreislauf-Erkrankungen, wie Schlaganfällen und ischämischen Herzerkrankungen, und Krebs besteht, und in der Erwägung, dass in der EU jährlich schätzungsweise 399 000 vorzeitige Todesfälle durch Schwebstoffe, 75 000 durch Stickoxide und 13 600 durch Ozon verursacht werden; in der Erwägung, dass Menschen, die in städtischen Gebieten leben, dieser Gefahr besonders stark ausgesetzt sind;
- M. in der Erwägung, dass derzeit weltweit große Anstrengungen für mehr Inklusion, Sicherheit und Gerechtigkeit im Verkehrssektor unternommen werden, darunter die Einführung ambitionierter Ziele und verbindlicher Standards, und in der Erwägung, dass die EU ihre Chance, bei diesen sozialen Innovationen führend zu sein, nicht ungenutzt lassen sollte;

Auswirkungen des Wandels im Verkehrssektor auf Kompetenzen und Arbeitsmethoden

1. begrüßt die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Europa in Bewegung – Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“, in der anerkannt wird, dass die Mobilitätsbranche tief greifenden Veränderungen unterliegt, und betont, dass die digitale Revolution im Bereich der Mobilität dazu führen dürfte, dass der Straßenverkehr sicherer, innovativer, stärker integriert, nachhaltiger, gerechter, wettbewerbsorientierter und sauberer wird sowie an andere nachhaltigere Verkehrsträger angebunden wird; begrüßt den in der Mitteilung enthaltenen strategischen Ansatz zur Erreichung eines kohärenten Regelungsrahmens für den immer komplexeren Bereich des Straßenverkehrs;
2. weist darauf hin, dass die Mobilitätsbranche in der EU die Chancen nutzen muss, die durch die digitalen Technologien entstehen; vertritt die Auffassung, dass neue Geschäftsmodelle, durch die innovative, gemeinsam genutzte Mobilitätsdienste ins Leben gerufen werden – unter anderem neue Online-Plattformen für den Güterverkehr, Fahrgemeinschaften und Car- und Fahrrad-Sharing sowie Smartphone-Apps, in denen Analysen und Daten zu den Verkehrsbedingungen in Echtzeit bereitgestellt werden – entwickelt und gefördert werden sollten;
3. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, im Einklang mit den im Weißbuch zum Verkehr von 2011 und im Übereinkommen von Paris von Dezember 2015 festgelegten Zielen und Initiativen Maßnahmen für kooperative, intelligente Verkehrssysteme (C-ITS) vorzuschlagen und anzuwenden;
4. hebt hervor, dass die Automobilbranche in der EU Arbeitsplätze für 8 Millionen Beschäftigte bereitstellt, mit 4 % zur Bruttowertschöpfung der EU beiträgt und einen Handelsüberschuss in Höhe von 120 Mrd. EUR erwirtschaftet;
5. betont, dass die mit der Digitalisierung, Automatisierung oder umweltfreundlicheren Fahrzeugen verbundenen Veränderungen in der Automobilindustrie neue Fachkenntnisse und Arbeitsmethoden erfordern werden; betont, dass diese Veränderungen neue Chancen bieten dürften, wenn es darum geht, die Attraktivität des Verkehrssektors zu erhöhen und den Arbeitskräftemangel in dem Sektor zu überwinden;

hebt hervor, dass die Produktion von umweltfreundlicheren, besser vernetzten und stärker automatisierten Fahrzeugen Auswirkungen auf die Fertigung, Entwicklung, Instandhaltung und Wartung haben und neue Kompetenzen erfordern wird, z. B. für die Montage von Elektromotoren oder die Herstellung von Batterien der zweiten Generation, Brennstoffzellen und Computer- oder Sensorausrüstungen; hebt hervor, dass die Branche bereits heute große Probleme hat, Mitarbeiter mit den entsprechenden Kompetenzen einzustellen, und sich die Zunahme von Arbeitsplätzen im Ingenieurwesen voraussichtlich zwar fortsetzen wird, die Kompetenzen im Software-Bereich jedoch eine neue Voraussetzung sind, auf die die Unternehmen achten müssen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass die Ausbildung am Arbeitsplatz und berufsbegleitende Weiterbildung der in der EU im Verkehrssektor Beschäftigten an diese neuen Herausforderungen angepasst werden;

6. betont, dass die Chancengleichheit von Frauen und Männern eine Priorität der Agenda für die Zukunft des Verkehrssektors sein muss; betont, dass der Verkehrssektor von Männern dominiert ist – drei Viertel der Arbeitskräfte sind Männer – und dass ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis gefördert werden muss; begrüßt die Schaffung der Plattform „Frauen im Verkehrssektor – EU-Plattform für den Wandel“ zur Förderung der Beschäftigung von Frauen und der Chancengleichheit im Verkehrssektor; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, im Rahmen der Plattform zusammenzuarbeiten, damit die Schaffung von Arbeitsplätzen für Frauen und die Digitalisierung des Sektors Hand in Hand gehen;
7. weist darauf hin, dass die digitale Revolution die Wertschöpfungskette, die Forschungs- und Investitionsprioritäten und die technologischen Möglichkeiten der Automobilbranche, die transparent und kohärent sein und mit den rechtlichen Standards im Einklang stehen müssen, verändern wird, was sich auf die globale Wettbewerbsposition der Branche auswirken wird;
8. weist erneut darauf hin, dass das automatisierte Fahren erhebliche Auswirkungen auf die Beschäftigten im Verkehrssektor mit sich bringen und bei den betroffenen Berufsgruppen neue Qualifikationen erfordern wird; fordert die Mitgliedstaaten auf, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um auf diesen Wandel auf dem Arbeitsmarkt vorbereitet zu sein, wobei die Maßnahmen durch einen verstärkten sozialen Dialog flankiert werden müssen; fordert die Kommission auf, eine EU-Strategie zu erarbeiten, die die neuen Beschäftigungsmöglichkeiten umfasst, die durch die Digitalisierung des Verkehrssektors entstehen werden, und bewährte Verfahren der Mitgliedstaaten zu berücksichtigen, mit dem Ziel, die Schaffung von Arbeitsplätzen im Verkehrssektor zu fördern, wobei faire Übergangsregelungen für Arbeitnehmer, deren Arbeitsplätze durch die Digitalisierung des Verkehrssektors verloren gehen, eine Priorität sein sollten;
9. betont, dass das automatisierte Fahren letztlich Fragen über die Auslegung der bestehenden EU-Rechtsvorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten aufwerfen wird; fordert die Kommission auf, ständig zu überwachen, ob Legislativmaßnahmen getroffen werden müssen;

10. macht auf die positiven Auswirkungen der Digitalisierung im Verkehrssektor aufmerksam, zumal sie zur Verringerung des Verwaltungsaufwands und zur Vereinfachung von Verfahren für die Behörden und Unternehmen beitragen wird, die Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und der Kabotagevorschriften durch die Einführung eines digitalen Fahrtenschreibers erleichtern und damit bessere Bedingungen für die Berufskraftfahrer schaffen und zu gleichen Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsunternehmen beitragen wird;
11. begrüßt die neue europäische Kompetenzagenda der Kommission und Initiativen wie die Blaupause zur Branchenzusammenarbeit für Kompetenzen und die Koalition für digitale Kompetenzen und Arbeitsplätze, durch die die Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaften, Ausbildungseinrichtungen und Akteuren der Privatwirtschaft gefördert wird, um das Missverhältnis zwischen Qualifikationen und Nachfrage zu antizipieren, zu ermitteln und zu beheben;
12. begrüßt, dass die Automobilbranche eine der sechs Pilotbranchen ist, für die im Rahmen der Allianzen für branchenspezifische Fertigkeiten zum Zweck der Umsetzung der Blaupause, die Teil des Programms Erasmus+ sind, Finanzmittel bereitgestellt werden;
13. fordert die Kommission auf, eine Halbzeitbewertung der Projekte vorzulegen, die im Bereich der Kompetenzen in der Automobilbranche eingeleitet wurden, einschließlich des dreijährigen Forschungsprojekts SKILLFULL und der Empfehlungen der hochrangigen Gruppe GEAR 2030; ist der Überzeugung, dass es auf der Grundlage des Ergebnisses des Projekts SKILLFUL möglich sein wird zu bewerten, ob die derzeitigen Anforderungen an die Ausbildung und Qualifikationen von Kraftfahrern insbesondere vor dem Hintergrund neuer Berufe bzw. Kompetenzen angemessen sind;
14. fordert die Mitgliedstaaten auf, nicht lediglich in Bezug auf einzelne Herausforderungen tätig zu werden, sondern vorausschauend auf die Digitalisierung zu reagieren und ausgehend von Technologieneutralität umfassende und strategische Entscheidungen zu treffen, die auf die Maximierung des potenziellen Nutzens abzielen, und darauf hinzuarbeiten, sich in zentralen Fragen auf eine europäische Herangehensweise zu einigen;
15. betont, dass Nutzern und Verbrauchern eine wesentliche Rolle bei der Förderung des Wandels im Verkehrssektor zukommen kann, und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Transparenz und den Zugang der Öffentlichkeit zu relevanten Daten zu verbessern, damit das Bewusstsein der Öffentlichkeit geschärft wird und die Verbraucher fundierte Entscheidungen treffen können;

Wandel durch Fortschritte in Forschung und Innovation

16. hebt hervor, dass Europa sowohl im verarbeitenden Gewerbe als auch im Verkehrssektor weltweit führend ist, und betont, dass es von entscheidender Bedeutung ist, dass der europäische Verkehrssektor sich weiterhin entwickelt und auch künftig Investitionen tätigt, Innovationen hervorbringt und sich erneuert, und zwar auf nachhaltige Weise, damit er seine Technologieführerschaft und Wettbewerbsfähigkeit behält;

17. erinnert an das wesentliche Ziel der Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums ohne Hindernisse, in dem jeder Verkehrsträger im Rahmen einer effizienten Ko-Modalität seinen Platz hat und ein Zusammenspiel zwischen den Verkehrsträgern erhöht wird, und fordert deshalb die Mitgliedstaaten dazu auf, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, die auf Anreizen beruhen, damit die Effizienz der Verkehrsträger erhöht werden kann und bestehende Hindernisse, wie unnötiger Verwaltungsaufwand, aus dem Weg geräumt werden können;
18. weist darauf hin, dass es nachhaltiger und innovativer Verkehrstechnologien und Mobilitätslösungen bedarf, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und den Klimawandel, die Kohlendioxidemissionen, die Luftverschmutzung und Staus zu begrenzen, und dass ein europäischer Regelungsrahmen, durch den Innovationen gefördert werden, erforderlich ist; fordert in diesem Zusammenhang, dass mehr Finanzmittel für miteinander verzahnte und branchenübergreifende Forschung und Entwicklung in den Bereichen vernetzte und selbstfahrende Autos, Elektrifizierung von Schienen- und Straßeninfrastruktur, alternative Kraftstoffe, Fahrzeugdesign und -herstellung, Netz- und Verkehrsmanagement sowie intelligente Mobilitätsdienste und -infrastrukturen bereitgestellt werden, ohne dass bestehende Systeme in anderen Sektoren vernachlässigt werden; weist darauf hin, dass für die wirksame Entwicklung dieser wesentlichen Innovationen ein breites Spektrum von Know-How der Branche angewandt werden muss; weist unter diesem Aspekt auf die Möglichkeit hin, dass sich mit auf Kooperation ausgerichteten, automatisierten und vernetzten Fahrzeugen die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie erhöhen lässt sowie der Energieverbrauch und die Emissionen des Verkehrssektors senken lassen und zur Verringerung der Zahl der Verkehrstoten beigetragen werden kann; betont daher, dass Anforderungen in Bezug auf die Infrastruktur festgelegt werden müssen, damit sichergestellt ist, dass diese Systeme sicher funktionieren können;
19. weist darauf hin, dass Europa einen besseren Rahmen für gemeinsame Maßnahmen zur Förderung von Forschung und Innovationen im Verkehrssektor benötigt, damit es möglich ist, mit den technologischen Entwicklungen Schritt zu halten und den EU-Bürgern die bestmöglichen Verkehrs- und Mobilitätslösungen zu bieten und gleichzeitig sicherzustellen, dass die europäischen Unternehmen ihren Wettbewerbsvorteil behalten und ausweiten können; vertritt die Auffassung, dass ambitionierte Ziele in Bezug auf das künftige europäische Verkehrssystem nur verwirklicht werden können, wenn neue Ideen und Konzepte entwickelt, erprobt und umgesetzt werden können, und zwar in engem Zusammenspiel mit den politischen und regulatorischen Agenden;
20. fordert die Bereitstellung weiterer transparenter finanzieller Unterstützung für Forschung, Innovation und Ausbildung, wie sie im Rahmen der Strategien für intelligente Spezialisierung geleistet wurde, bei denen die Kofinanzierung aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung eine Förderung in Bereichen wie Antriebsstränge oder intelligente Verkehrssysteme ermöglichte;
21. weist erneut darauf hin, dass die Finanzmittel der EU im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) für den Zeitraum 2021–2027 von entscheidender Bedeutung dafür sein werden, dass grenzübergreifende Infrastrukturen fertiggestellt und Engpässe entlang der wichtigsten Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) beseitigt werden, und stellt fest, dass durch die Finanzierung von Infrastrukturen

öffentliche und private Investitionen in hochwertige und nachhaltige Verkehrsdienste und -technologien gefördert werden; fordert daher, dass im nächsten MFR Finanzmittel vorgesehen werden, mit denen die rasche Entwicklung und Einführung von Systemen, Diensten und digitalen Lösungen für den Verkehr der Zukunft unterstützt werden können;

22. betont, dass die finanziellen Hürden reduziert werden sollten und der Zugang zu Finanzmitteln vereinfacht werden sollte, da der Verwaltungsaufwand und die Verwaltungskosten KMU aufgrund fehlender Kompetenzen und Kapazitäten verhältnismäßig stärker belasten; fordert die Kommission auf zu überwachen, ob die öffentlichen Ausschreibungen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit intelligenten Verkehrsinfrastrukturen den die Verbesserung des Zugangs für KMU betreffenden Bestimmungen der Richtlinie 2014/24/EU über die öffentliche Auftragsvergabe entsprechen;
23. weist darauf hin, dass Europa das Ökosystem für Innovationen verbessern muss, das von technologischer Grundlagenforschung bis hin zu Forschung über neuartige Dienstleistungen und Geschäftsmodelle, die zu sozialen Innovationen führen (sobald sie im Markt flächendeckend eingeführt wurden) reicht; betont, dass der Schwerpunkt der öffentlichen Unterstützung für das Ökosystem für Innovationen auf Marktversagen in den Bereichen Forschung und Innovation sowie auf innovationsunterstützenden politischen Maßnahmen liegen sollte, damit durch europäische Standardisierung und Regulierung sowie europäische Finanzierungsinstrumente Investitionen der Privatwirtschaft in Innovationen gefördert werden können;
24. weist darauf hin, dass die Forschung auf EU-Ebene, insbesondere im Rahmen von Horizont 2020, von entscheidender Bedeutung für die Erzielung von Ergebnissen sein wird, wie Partnerschaften zwischen öffentlichem Sektor und Privatwirtschaft wie das Gemeinsame Unternehmen „Brennstoffzellen und Wasserstoff“ und die europäische Initiative für umweltgerechte Fahrzeuge gezeigt haben, und fordert eine spezielle Partnerschaft zwischen öffentlichem Sektor und Privatwirtschaft für vernetztes und automatisiertes Fahren; unterstützt die Arbeiten der Kommission zur Schaffung einer europäischen Batterieallianz und fordert eine weitere finanzielle Unterstützung für die Entwicklung nachhaltiger Batterien und die Herstellung und das Recyceln von Batteriezellen in der EU für künftige emissionsarme oder -freie Fahrzeuge sowie die Verfolgung eines Ansatzes des weltweiten fairen Handels bei der Einfuhr von Materialien wie Lithium und Kobalt, da die Verbesserung dieser Technologien für die Zukunft einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität von entscheidender Bedeutung sein wird;
25. betont, dass kohärente Strategien für wirtschaftliche und industrielle Entwicklung erarbeitet werden müssen, wobei die Ressourcen bereitgestellt werden müssen, die zur Verwirklichung der angestrebten Ziele – wie die weitere Ausweitung der Produktion und die stärkere Nutzung von Fahrzeugen mit geringen Emissionen – erforderlich sind, und zwar in Bezug auf Infrastrukturen und Komponenten im Zusammenhang mit der Nutzung, zum Beispiel Batterien, die auch Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit der Kommission und der Mitgliedstaaten mit Blick auf die Erarbeitung einer europäischen Strategie zur Herstellung von Batterien sein sollten; betont, dass zur Senkung der Kosten Anreize für die Hersteller und die Vermarktung geschaffen werden müssen;

26. begrüßt, dass die Kommission auch eine Verbindung zur Kreislaufwirtschaft hergestellt hat, wobei der Schwerpunkt insbesondere auf knappen Materialien und Batterien liegt; empfiehlt der Kommission in diesem Zusammenhang, die Umweltbilanz der Herstellung und des Recyclings von Batterien eingehender zu prüfen, um ein vollständiges Bild der Umweltauswirkungen von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen zu erhalten und so den Vergleich der Nachhaltigkeit der verschiedenen Antriebssysteme über den gesamten Lebenszyklus zu erleichtern;
27. betont die potenziellen Vorteile von Zweitnutzungsanwendungen für Fahrzeugbatterien, z. B. im Rahmen von Lösungen für intelligente Energienetze und intelligenten Speicherlösungen für zuhause, und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, Forschungs- und Pilotprojekte in diesem Bereich durch Förderprogramme zu unterstützen;
28. befürwortet, dass bei der Anwendung des Verursacherprinzips verstärkt digitale Technologien, wie etwa das elektronische Mautsystem und das elektronische Ticketsystem, genutzt werden, die sich auf die Umweltleistungen von Fahrzeugen stützen; begrüßt die Leitlinien der Kommission für Städte bezüglich Zufahrtsbeschränkungen für Fahrzeuge in Städten (Urban Vehicle Access Restrictions – UVAR); betont allerdings, dass auf europäischer Ebene mehr getan werden muss, um die Zersplitterung des einheitlichen Verkehrsraums zu verhindern; weist insofern darauf hin, dass die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten und beträchtliche Investitionen in die umweltschonendsten Kraftstoffe mit geringen CO₂-Emissionen wichtig sind, um die Umgestaltung des Verkehrssystems zu fördern und dafür zu sorgen, dass Ressourcen in den Bereichen Energie und Verkehr zusammengeführt werden, um den Wandel hin zu einem nachhaltigeren Energiemix zu beschleunigen; ist der Ansicht, dass die Eignung von Projekten hinsichtlich der Verwirklichung der Klimaziele eines der Förderkriterien sein sollte, die bei der Vergabe von EU-Mitteln im Verkehrssektor zum Tragen kommen;
29. bekräftigt die sich aus dem Übereinkommen von Paris, der Agenda 2030 der Vereinten Nationen und dem Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 ergebenden Verpflichtungen der EU im Hinblick auf die Bekämpfung des Klimawandels; begrüßt die bereits beschlossenen Maßnahmen, wie etwa das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure – WLTP) sowie die Pakete im Bereich der Emissionen unter Realbedingungen (Real Driving Emissions – RDE), durch die die Kluft zwischen den Zielsetzungen im Hinblick auf die Senkung der CO₂- Emissionen und den durch den Verkehr tatsächlich verursachten Emissionen verringert werden soll; ersucht die Kommission, die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zu überwachen und gegebenenfalls weitere Verbesserungen vorzuschlagen; ist der Ansicht, dass das WLTP ein Schritt in die richtige Richtung ist, was die Messung des Kraftstoffverbrauchs von Personenkraftwagen sowie von CO₂-Emissionen betrifft;
30. stellt fest, dass die Bereitstellung von Informationen für die Verbraucher über Personenkraftwagen unerlässlich ist, um den Übergang zu einem CO₂-armen Verkehr zu beschleunigen, und fordert daher bessere, verlässliche und leichter zugängliche Informationen in Bezug auf die Emissionen und den Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen, einschließlich einer standardisierten, sichtbaren und klaren Kennzeichnung

von Fahrzeugen, damit die Verbraucher sachkundige Entscheidungen treffen können, Veränderungen der Verhaltensmuster von Unternehmen und Privatpersonen angestoßen werden und sauberere Mobilität gefördert wird; betont, dass es genauere Informationen zudem erleichtern und ermöglichen werden, dass die Behörden der Mitgliedstaaten, Regionen und Städte von der umweltorientierten Auftragsvergabe Gebrauch machen; begrüßt die Empfehlung (EU) 2017/948 der Kommission¹, fordert die Kommission jedoch auf, eine Überarbeitung der Richtlinie 1999/94/EG über Verbraucherinformationen zu Pkw² in Erwägung zu ziehen;

31. nimmt die bestehenden finanziellen und nichtfinanziellen Hindernisse zur Kenntnis, mit denen die Verbraucher beim Kauf eines Fahrzeugs mit geringen Emissionen konfrontiert sind; erinnert daran, dass die Akzeptanz von emissionsarmen Fahrzeugen durch die Endverbraucher stark von der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit einer umfassenden und grenzübergreifenden Infrastruktur abhängt; begrüßt in diesem Zusammenhang die bestehenden privaten und öffentlichen Initiativen, die das Roaming zwischen den Betreibern von Ladeinfrastrukturen ermöglichen sollen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um das Roaming und die Zugänglichkeit von Ladeinfrastrukturen in Europa zu erleichtern; fordert die Kommission auf, die Bemühungen der Mitgliedstaaten, ihre Infrastrukturen im Bereich alternative Kraftstoffe auszubauen, stärker zu unterstützen, damit die EU-weite Kernabdeckung so bald wie möglich erreicht wird;
32. ist der Auffassung, dass es zur Beschleunigung der Marktdurchdringung schadstoffarmer Kraftstoffe und zur uneingeschränkten Nutzung ihrer klimarelevanten Vorteile notwendig ist, Anreize für ihre Nutzung und die Entwicklung kompatibler Fahrzeuge zu schaffen; betont allerdings erneut, dass das Übereinkommen von Paris nur eingehalten werden kann, wenn die verkehrsbedingten Emissionen von Treibhausgasen bis Mitte des Jahrhunderts eine klare Tendenz Richtung null aufweisen; betont, dass der europäische Straßenverkehrssektor nicht so umgestaltet werden kann, dass er sich in Richtung einer ökologischen und ökonomischen Nachhaltigkeit bewegt, indem ein technologisches „Universalkonzept“ fortgeführt wird, und dass daher im Zusammenhang mit der Entwicklung künftiger Fahrzeuge, die den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen entsprechen, zu einer wirklich technologieneutralen Bewertung der Antriebssysteme übergegangen werden muss; betont, dass es bereichsübergreifender Anstrengungen bedarf, um die Investitionen in die Infrastruktur für schadstoffarme Kraftstoffe zu beschleunigen, was eine Voraussetzung für die breitere Nutzung und Einführung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen ist;
33. betont, dass die Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge³ dem Bedarf und den verfügbaren Ressourcen der Kommunen und regionalen Behörden Rechnung tragen muss, damit ihr Potenzial voll ausgeschöpft werden kann, insbesondere im Hinblick auf die Fragen der Komplexität und des Verwaltungsaufwands;

¹ ABl. L 142 vom 2.6.2017, S. 100.

² ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16.

³ ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5.

34. begrüßt die Zusage der Kommission, bis zum 2. Mai 2018 einen Gesetzgebungsvorschlag für CO₂- Emissionen und Kraftstoffverbrauchsnormen für schwere Nutzfahrzeuge vorzulegen, der ehrgeizig und realistisch sein und auf den mit dem Instrument zur Berechnung des Energieverbrauchs von Fahrzeugen (Vehicle Energy consumption Calculation Tool – VECTO) gesammelten Daten beruhen sollte, um insgesamt für kohärente Rechtsvorschriften zu schweren Nutzfahrzeugen zu sorgen; betont, dass das VECTO zeitnah und regelmäßig aktualisiert werden muss, damit neue Technologien zur Verbesserung der Fahrzeugeffizienz korrekt und rechtzeitig erfasst werden können;
35. betont, dass die angestrebten CO₂-Ziele für schwere Nutzfahrzeuge mit den künftigen Zielen zur Verringerung der Schadstoffemissionen, z. B. im Rahmen von Euro 7, sowie mit den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2015/719 über Abmessungen und Gewichte¹ vereinbar sein müssen;
36. weist auf die abscheulichen Abgasversuche hin, die die Europäische Forschungsgruppe für Umwelt und Gesundheit im Verkehrssektor (EUGT), eine von großen Automobilherstellern finanzierte Einrichtung, an Menschen und Affen durchgeführt hat; erinnert daran, dass dies nicht der erste Skandal dieser Art in der Automobilindustrie ist; fordert, dass alle Forschungsarbeiten, die der EU-Politik zugrunde liegen, völlig unabhängig von der Automobilindustrie sind, auch im Hinblick auf die Finanzierung und die Vergabe von Unteraufträgen;

Ein Wandel im Verkehrssektor, von dem alle Nutzer etwas haben

37. betont, dass die Konnektivität zwischen autonomen Fahrzeugen, zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur, zwischen Fahrzeugen, Fahrrädern und Fußgängern sowie im Netz selbst langfristig ein entscheidendes Ziel sein muss, um einen reibungslosen Verkehrsfluss zu gewährleisten; fordert die Kommission daher auf, die Fragen im Zusammenhang mit der Nutzung und Verwaltung der Daten anzugehen, wobei der Schwerpunkt auf den Datenschutz gelegt werden muss, und alle geplanten Anwendungen im Bereich der Technologien der computerunterstützten Konstruktion (computer-aided design – CAD), durch die eine fortgeschrittene Autonomie und Mehrwertdienstleistungen bereitgestellt werden, zu bewerten; betont, dass Telekommunikations- und Satelliteninfrastrukturen für die bessere Ortung und eine bessere Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und der Infrastruktur aufgebaut werden müssen, und fordert die Kommission auf festzulegen, wo und bis wann die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen an die Standards für intelligente Verkehrsinfrastrukturen anzupassen sind;
38. weist darauf hin, dass das autonome Fahren und umweltfreundliche Fahrzeuge die Planung von integrierter Infrastruktur und entsprechende Investitionen erfordern, um die Straßen mit der nötigen Telekommunikations- und Ladeinfrastruktur (z. B. für Elektroautos) auszustatten und qualitativ hochwertige Straßendaten (z. B. für digitale Karten in hoher Auflösung und vollständig interoperable fahrzeugseitige Ausrüstung) bereitzustellen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, stärker in die innovative und nachhaltige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu investieren;

¹ ABl. L 115 vom 6.5.2015, S. 1.

39. erinnert die Kommission daran, dass die vollständige 5G-Abdeckung der TEN-V-Korridore für Schiene, Straße und Binnenwasserstraßen so bald wie möglich sichergestellt werden muss, um eine angemessene Vernetzung des Verkehrs und ein angemessenes Management der Sicherheit, der Signalgebung, der Automatisierung und der digitalen Funktionen für die Verbraucher sowie ein sicheres Datenmanagement zu erreichen; fordert, dass Projekte für intelligente Autobahnen entwickelt und intelligente Verkehrskorridore eingerichtet werden; hält es für erforderlich, dass Hauptverkehrsstraßen mit Basisstationen für Lichtwellenleiter, WLAN und 5G-Mobilfunk ausgestattet werden;
40. weist darauf hin, dass das übergreifende Ziel darin bestehen sollte, die Zahl der Todesfälle im Straßenverkehr in Europa auf null zu senken, und unterstreicht die Notwendigkeit, für ein sicheres Nebeneinander von herkömmlichen und neuartigen Verkehrsträgern zu sorgen, wobei der verpflichtend vorgeschriebene Einbau von bestimmten Fahrerassistenzsystemen und die Sicherstellung geeigneter Infrastrukturen diesen Übergang erleichtern werden; fordert die Kommission auf, eine gründliche und technologieneutrale Bewertung der sicherheitstechnischen Auswirkungen der Verwendung automatisierter Systeme vorzunehmen, wobei ein ganzheitlicher Ansatz zu verfolgen ist, in dessen Rahmen die sicherheitstechnischen Auswirkungen von sämtlichen intermodalen Verkehrssystemen untersucht werden;
41. betont, dass die Ziele der Verringerung der Zahl der Todesopfer und Schwerverletzten im Straßenverkehr immer noch nicht verwirklicht wurden und ihre Erreichung daher Ziel der europäischen Verkehrspolitik sein sollte; hebt den Stellenwert von angemessenen Sicherheitsvorschriften hervor, wenn es darum geht, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern; weist die Kommission und die Mitgliedstaaten darauf hin, dass in der gesamten EU für angemessene Parkflächen und Ruheanlagen gesorgt werden muss, wenn die Zahl Verkehrsunfälle und -opfer auf den Straßen Europas sinken soll;
42. weist darauf hin, dass die Entwicklung von vernetzten und automatisierten Fahrzeugen in großem Maße durch Technologien vorangebracht wurde; fordert daher, dass die entsprechenden gesellschaftlichen Folgen untersucht und anerkannt werden, und vertritt die Auffassung, dass dafür gesorgt werden muss, dass die Einführung von vernetzten und automatisierten Fahrzeugen vollständig mit den gesellschaftlichen, menschlichen und ökologischen Werten und Zielen im Einklang steht; betont, dass bei einem Unfall mit einem oder mehreren selbstfahrenden Fahrzeugen klar sein muss, wer haftet – der (bzw. die) Softwareunternehmen, der (bzw. die) Fahrzeughersteller, der (bzw. die) Fahrer oder das (bzw. die) Versicherungsunternehmen;
43. betont, dass die anstehenden Veränderungen nicht auf Kosten der sozialen Eingliederung und der Anbindung in den Mitgliedstaaten und Gebieten gehen dürfen, in denen Mobilitätslücken bestehen; stellt fest, dass die Netzkapazität unter Nutzung der vorhandenen Netzinfrastruktur und bedeutender künftiger Innovationen ausgebaut werden muss, um eine weiter gehende Integration der digitalen Technologien zu ermöglichen und die großen Unterschiede bei der Anbindung zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen städtischen und ländlichen sowie zentralen und abgelegenen Gebieten zu beseitigen, und dass dafür eine Reihe maßgeschneiderter Lösungen entwickelt werden sollten, die durch die Koordinierung zwischen dem

öffentlichen Sektor und der Privatwirtschaft und auf der Grundlage dieser Koordinierung unterstützt werden; betont, dass herkömmlichen Verkehrsträgern, wie etwa Bussen, in abgelegenen Gebieten und Berggebieten nach wie vor eine zentrale Rolle zukommt und dabei nicht außer Acht gelassen werden sollten; weist erneut darauf hin, dass die Erfahrung in mehreren EU-Mitgliedstaaten gezeigt hat, dass durch die Strukturierung des Kollektivverkehrs auf der Straße und des öffentlichen Straßenverkehrs durch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, bei denen Gewinn bringende Linien und nicht Gewinn bringenden Linien miteinander verknüpft werden, optimale Ergebnisse für die Bürger, die öffentlichen Finanzen und den Wettbewerb auf dem Markt erzielt werden können;

44. weist erneut darauf hin, dass in großen grenzüberschreitenden Korridoren und Stadtgebieten Verkehrsmittel des Kollektivverkehrs und sicherere Verkehrsmittel begünstigt werden müssen, und zwar für den Personen- und den Güterverkehr, damit die Verschmutzung verringert wird, Staus und Unfallopfer reduziert werden und die Gesundheit der Bürger und Verkehrsteilnehmer verbessert wird;
45. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, Pläne für nachhaltige Mobilität in den Städten und ländlichen Gebieten zu fördern, die durch ein öffentliches Interesse gerechtfertigt sind und alle neuen Verkehrsträger umfassen und durch die – neben der Förderung des Tourismus – die Einführung eines multimodalen Verkehrssystems für Fahrgäste unterstützt wird, die Mobilität und die Qualität der Dienstleistungen für die Bürger, auch für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen, verbessert werden, indem ihnen Alternativen angeboten werden, sowie die Gesundheits- und Umweltkosten für die Städte internalisiert bzw. gesenkt werden; weist darauf hin, dass durch solche Pläne die Inklusion, Teilhabe und Beschäftigung der Bürger, die in entlegeneren Gebieten leben, gefördert werden sollte, damit die Gefahr der Entvölkerung der ländlichen Gebiete eingedämmt wird sowie die Zugänglichkeit und Anbindung der abgelegenen Gebiete und Grenzgebiete verbessert werden; betont, dass sich die Mobilität im ländlichen Raum in Bezug auf Entfernungen und die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel, aber auch in Bezug auf ökologische und wirtschaftliche Faktoren, wie eine geringere Umweltbelastung durch Schadstoffemissionen, ein niedrigeres Durchschnittseinkommen und höhere Hürden für Investitionen in die Infrastruktur, erheblich von der städtischen Mobilität unterscheidet;
46. stellt fest, dass die Lehren aus den vorangegangenen und laufenden Projekten – darunter das Arbeitsprogramm für den Verkehrsbereich, die Fazilität „Connecting Europe“ und das Pilotprojekt „Verbindung zwischen nachhaltiger geteilter Mobilität und öffentlichem Verkehr in ländlichen Gebieten Europas“ (Sustainable shared mobility interconnected with public transport in European Rural Areas – SMARTA) – Elemente für intelligente Dörfer liefern, darunter eine effizientere und intelligentere Tür-zu-Tür-Logistik, innovative Konzepte für Mobilität als Dienstleistung, eine intelligente Verkehrsinfrastruktur der nächsten Generation, ein verbundener und automatisierter Verkehr und eine intelligente urbane Mobilität (Beförderung in Städte/aus Städten);

47. betont, dass Mobilität immer mehr als Dienstleistung betrachtet wird und deshalb eine erhöhte reibungslose multimodale Tür-zu-Tür- Beförderung grenzüberschreitend ermöglicht werden sollte, und fordert deshalb die Mitgliedstaaten dazu auf, multimodale Reiseinformations- und -buchungsdienste mit Echtzeitinformationen zur Verfügung zu stellen; fordert die Kommission dazu auf, bis Ende 2018 einen Gesetzgebungsvorschlag zu den Rechten der Fahrgäste im multimodalen Verkehr vorzulegen; ist der Ansicht, dass solche neuen Verkehrsleistungen dem privat genutzten Personenkraftwagen gegenüber – beispielsweise mit Blick auf Systeme für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren – als mindestens gleichwertig erachtet werden müssen oder diesem gar vorzuziehen sind und dass ihre Einführung nicht durch legislative Hürden gebremst werden sollte;
48. fordert die Kommission auf, bestehende bewährte nationale und lokale Regulierungsverfahren zu fördern, durch die neuartige und herkömmliche Formen der Mobilität kombiniert und die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher unterstützt werden, den Verbrauchern Informations- und Fahrscheindienste für den multimodalen Verkehr angeboten werden und ihnen die Vorzüge öffentlicher Verkehrsmittel gegenüber privaten Verkehrsmitteln vor Augen geführt werden oder die Angebote der kollaborativen Wirtschaft im Verkehrswesen gefördert werden, durch die die Förderung des nachhaltigen Tourismus und des ökologischen und kulturellen Erbes vorangebracht und ausreichend unterstützt wird, wobei KMU besonders gefördert und der Schwerpunkt auf die Mitgliedstaaten und Gebiete gelegt werden sollte, in denen Mobilitätslücken bestehen;
49. weist darauf hin, dass die Reisebranche zu den am stärksten von der Digitalisierung betroffenen Bereichen gehört und dass dieses neue und von größerem Einfluss gekennzeichnete digitale Umfeld die Verbraucher in die Lage versetzt, eine aktivere Rolle einzunehmen, wenn sie sich in Bezug auf ihre Reisen informieren, Angebote vergleichen und ihre Reisen buchen und bezahlen; betont, dass die geltenden Vorschriften, durch die Transparenz und Neutralität sichergestellt werden, durchgesetzt werden müssen, damit die Verbraucher anhand zuverlässiger Informationen fundierte Entscheidungen treffen können;
50. weist darauf hin, dass die Mobilität gelenkt werden muss; hält es für wichtig, dass die Menschen dazu angeregt werden, sich nachhaltige Mobilitätsgewohnheiten anzueignen, indem ihnen wirtschaftliche Anreize geboten werden, das Bewusstsein für die Auswirkungen der einzelnen Verkehrsträger auf die Umwelt geschärft wird, Verkehrsleistungen, die mit geringen CO₂-Emissionen verbunden sind – beispielsweise öffentliche Verkehrsmittel –, koordiniert und ausgebaut werden und die Infrastrukturen für die „sanfte Mobilität“ (zu Fuß gehen, Radfahren usw.) aufgebaut und verbessert werden, um den Menschen eine Alternative zum Straßenverkehr zu bieten; betont, dass Projekte finanziert werden müssen, die die örtliche und regionale CO₂-arme Mobilität begünstigen, wie beispielsweise städtische Fahrradverleihsysteme;
51. fordert die Kommission auf, eine effiziente und umweltfreundliche Logistik zu fördern, um den zu erwartenden Anstieg der Nachfrage im Güterverkehr besser zu bewältigen, indem die Ladekapazität von Lastkraftwagen besser genutzt wird, und um die Anzahl der leeren oder teilbeladenen Lastkraftwagen zu verringern; fordert die Kommission ferner auf, ihre Bemühungen um einen umfassenderen Übergang zu multimodalen

Verkehrssystemen zu intensivieren und multimodale Plattformen für die Koordinierung der Beförderungsnachfrage zu fördern, und fordert die Mitgliedstaaten auf, europaweit elektronische Frachtpapiere als Standard zu verwenden, um die Bürokratie und den Verwaltungsaufwand zu reduzieren und die Effizienz zu erhöhen;

52. hebt den wichtigen Beitrag hervor, den das Fahren im Verbund per elektronischer Deichsel (Platooning) und der Einsatz von Lang-Lkw zur Effizienzsteigerung und Kraftstoff einsparung im Straßengüterverkehr leisten können, und fordert deshalb die Kommission und die Mitgliedsstaaten dazu auf, die Ziele der Erklärung von Amsterdam umzusetzen und Anreize zur verstärkten Nutzung von Lang-Lkw zu schaffen;
53. fordert die Kommission auf, Initiativen zu unterstützen, die zur Verringerung und Vermeidung von überlasteten Straßen beitragen, ohne dass das Verkehrsaufkommen auf alternative Straßenabschnitte verlagert wird, wie etwa Beispiele bewährter Verfahren im Bereich Staugebühren und erfolgreiche Maßnahmen zur Verlagerung auf alternative Verkehrsträger;
54. fordert die Kommission auf, die Fragen im Zusammenhang mit dem Datenschutz und der Haftung, die sich im Zuge der Weiterentwicklung automatisierter Fahrzeuge ergeben könnten, eingehend zu bewerten;
55. weist auf das Potenzial von Modellen der kollaborativen Wirtschaft hin, wenn es darum geht, die Effizienz des Verkehrssystems zu verbessern und unerwünschte externe Effekte wie Überlastung und Emissionen zu verringern; ersucht die staatlichen Stellen im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip, die vollständige Integration wirklich kollaborativ ausgerichteter Verkehrsdienste in das herkömmliche Verkehrssystem in Betracht zu ziehen, um die Schaffung vollständiger und reibungslos funktionierender Verkehrsketten und die Bereitstellung neuer Formen der nachhaltigen Mobilität zu fördern;
56. betont, dass die dringlichsten Fragen im Zusammenhang mit der kollaborativen Wirtschaft die Themen Verbraucherschutz, Haftung, Besteuerung, Versicherung, Sozialschutz (sowohl von Arbeitnehmern als auch von Selbständigen) sowie Datenschutz betreffen, und erwartet, dass in dieser Hinsicht regulierend eingegriffen wird; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass die kollaborative Wirtschaft nicht unlauteren Wettbewerb, Sozial- und Steuerdumping und eine Ersetzung des regulierten öffentlichen Verkehrs zur Folge hat;
57. ist vor dem Hintergrund des Urteils des Gerichtshofs vom 20. Dezember 2017 in der Rechtssache C-434/15¹ der Ansicht, dass die reine Vermittlung über Online-Plattformen deutlich von der Erbringung einer Verkehrsleistung abgegrenzt werden muss; vertritt die Auffassung, dass es sich nicht um einen Dienst der Informationsgesellschaft handelt, wenn die Tätigkeit hauptsächlich in der Erbringung von beruflichen Dienstleistungen besteht, und in jedem Fall nicht, wenn die technologische Plattform mittel- oder unmittelbar die Preise, die Quantität oder die Qualität des erbrachten Dienstes bestimmt;

¹ Urteil des Gerichtshofs (Große Kammer) vom 20. Dezember 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain SL*, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981.

58. fordert die Mitgliedstaaten auf, Maßnahmen zu ergreifen, um das Risiko und die Möglichkeit der Steuerumgehung durch Unternehmen, die Dienstleistungen in der kollaborativen Wirtschaft erbringen, zu verringern, und darauf zu bestehen, dass die Unternehmen dort Steuern zahlen, wo sie Gewinne erzielen und Dienstleistungen erbringen;

◦

◦ ◦

59. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Einleitung

Die Mobilitätsbranche spielt eine wichtige Rolle in der europäischen Wirtschaft und Gesellschaft. Die Entwicklung automatisierter Fahrzeuge, die Digitalisierung und die Notwendigkeit, umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu entwickeln, stellen für die Branche tief greifende Veränderungen dar, die alle Aspekte unserer Gesellschaften betreffen. Die Kommission hat auf die Herausforderungen der Mobilitätsbranche mit einem Paket von Gesetzgebungsvorschlägen (dem „Mobilitätspaket“) reagiert, das darauf abzielt, die intelligente Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren zu fördern, die CO₂-Emissionen zu verringern, gegen illegale Beschäftigung vorzugehen und angemessene Bedingungen und Ruhezeiten für die Arbeitnehmer sicherzustellen. Als Mitgesetzgeber nimmt das Europäische Parlament Einfluss auf das Ergebnis dieser Gesetzgebungsverfahren. Zusätzlich zu den legislativen Maßnahmen ist es notwendig, den Fokus auf künftige Entwicklungen zu richten und sicherzustellen, dass der Wandel im Verkehrssektor zu einer gerechteren, wettbewerbsfähigeren und umweltfreundlicheren Mobilitätsbranche führt.

Hintergrund

In der Mitteilung der Kommission „Europa in Bewegung – Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“ wird ein breites Spektrum von Themen angesprochen, die den Straßenverkehrssektor betreffen; dabei liegt der Schwerpunkt auf den Aspekten, die im Rahmen des Mobilitätspakets Gegenstand von Gesetzgebungsvorschlägen sind.

Ziel des vorliegenden strategischen Initiativberichts ist es, an die in der Mitteilung der Kommission dargelegten Ideen anzuknüpfen und wichtige Aspekte der Verkehrspolitik hervorzuheben, die in den Gesetzgebungsvorschlägen im Rahmen des Mobilitätspakets nicht berücksichtigt wurden. In dem vom Ausschuss für Verkehr und Tourismus ausgearbeiteten Initiativbericht über eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme wird ebenfalls auf wichtige Aspekte eingegangen; diese werden daher in diesem Bericht nicht behandelt. Im vorliegenden Bericht werden auch die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der genannten Mitteilung der Kommission und insbesondere seine Stellungnahme zu den Auswirkungen der Digitalisierung und Robotisierung des Verkehrssektors auf die Politikgestaltung der EU berücksichtigt.

Tief greifende strukturelle Veränderungen im Verkehrssektor

Die Digitalisierung gehört zu den entscheidenden Faktoren, die sich auf alle Bereiche des Verkehrssektors auswirken. Sie wird sich sowohl auf die Nutzer als auch auf die Anbieter von Mobilitätsdiensten auswirken. Zudem wird sie Auswirkungen für die europäische Industrie und die Arbeitnehmer haben. Der Gesetzgeber ist dafür verantwortlich, dass durch diese tief greifenden Veränderungen keine Lücken in der Gesellschaft entstehen und die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union gewahrt wird.

Die Veränderungen schreiten rasch voran und sind tief greifend. Es wird umfassend Forschung betrieben, um die Auswirkungen der Digitalisierung abzuschätzen und ihre künftige Entwicklung vorherzusagen, allerdings ist die Zahl der verfügbaren fertiggestellten Studien nach wie vor begrenzt. Die Herausforderung für die politischen Entscheidungsträger besteht darin, strategische Maßnahmen zur Bewältigung umfassender Herausforderungen zu ergreifen, statt weiterhin auf einzelne Herausforderungen zu reagieren. Gezielte Forschung und Entwicklung wird von entscheidender Bedeutung sein, wenn es darum geht, die Technologieführerschaft in einem hart umkämpften globalen Markt zu wahren.

Neue Kompetenzen und Arbeitsmethoden

Ein zentraler Aspekt ist die Notwendigkeit, den Bürgern – sowohl als Arbeitnehmern als auch als Nutzern verschiedener Dienstleistungen – die Fähigkeiten zu vermitteln, die in diesem neuen Umfeld erforderlich sind. Es sind abgestimmte Maßnahmen auf europäischer Ebene erforderlich, um den Zusammenhalt zwischen den Mitgliedstaaten zu gewährleisten, da eine unzureichende Anpassung an die fortschreitende Digitalisierung schwerwiegende Folgen für die wirtschaftlichen Aussichten der Mitgliedstaaten und die Wettbewerbsfähigkeit der EU selbst haben könnte.

Die Automobilindustrie ist eine der wichtigsten Stützen der europäischen Wirtschaft; sie erwirtschaftet fast 7 % des Bruttoinlandsprodukts der EU und beschäftigt 12,2 Millionen Menschen. Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass die Automobilindustrie über die erforderlichen Arbeitskräfte verfügt, um ihre Technologieführerschaft und ihre starke Position auf dem Weltmarkt behaupten zu können.

Die Kommission hat einige wichtige Maßnahmen ergriffen. Mit der Einführung der neuen europäischen Kompetenzagenda wurde der erforderliche Schwerpunkt auf die Notwendigkeit gelegt, die in der sich schnell entwickelnden Wirtschaft benötigten Kompetenzen zu ermitteln und sicherzustellen, dass die Arbeitnehmer die Möglichkeit haben, entsprechend ausgebildet bzw. geschult zu werden.

Eine Reihe von Initiativen sind für die europäische Automobilbranche von besonderer Bedeutung. Die Ausbildung und der Erwerb von Kompetenzen stehen in direktem Zusammenhang mit den Beschäftigungsaussichten. Da die Jugendarbeitslosigkeit eine große Herausforderung darstellt, spielt die Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen und dem Bildungswesen eine entscheidende Rolle, wenn es darum geht sicherzustellen, dass junge Menschen mit den entsprechenden Kompetenzen und der geeigneten Ausbildung erfolgreich in den Arbeitsmarkt integriert werden können. Von der Digitalisierung sind auch Menschen betroffen, die bereits im Verkehrssektor tätig sind. Insbesondere das automatisierte Fahren wird sich auf die Nachfrage nach Fahrern auf dem Arbeitsmarkt auswirken. Einige Arbeitsplätze werden mit dieser technologischen Entwicklung unweigerlich verloren gehen, und es ist an der Zeit, dafür zu sorgen, dass die Menschen, die von diesem Wandel betroffen sein könnten, rechtzeitig umgeschult werden, damit sie neue Aufgaben wahrnehmen und Nutzen aus den neuen Möglichkeiten der Digitalisierung ziehen können.

Herausforderungen im Zusammenhang mit Forschung und Innovation

Das volle Potenzial der digitalen Revolution kann nur ausschöpfen, wer im Bereich Forschung und Innovation, der die Zukunft der Mobilitätsbranche prägen wird, eine führende Rolle spielt. Die EU läuft Gefahr, hinter wichtige Akteure wie die Vereinigten Staaten und

China zurückzufallen, wo rasante Fortschritte in Forschung und Innovation erzielt werden. Es liegt auf der Hand, dass die EU einen Regelungsrahmen benötigt, durch den Innovationen gefördert werden. Die EU muss ferner durch den Einsatz verschiedener Instrumente mehr Finanzmittel zur Verfügung stellen, insbesondere im Rahmen von Horizont 2020, dem wichtigsten Programm im Bereich Forschung und Innovation.

Ein Wandel im Verkehrssektor, von dem alle Nutzer etwas haben

Der Wandel im Verkehrssektor muss so gesteuert und erleichtert werden, dass die neuen Möglichkeiten aus der Sicht aller Nutzer in der Mobilitätsbranche optimal genutzt werden. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ist nach wie vor von größter Bedeutung. Da menschliches Versagen die Hauptursache für Unfälle ist, kann der automatisierte Verkehr entscheidend dazu beitragen, dass das Ziel erreicht wird, die tödlichen Unfälle auf den Straßen Europas auf null zu senken. Die Übergangszeit wird jedoch eine Herausforderung darstellen, da sie nicht nur die Integration des automatisierten Verkehrs in die gegenwärtigen Gegebenheiten, einschließlich der Bereitstellung der erforderlichen Konnektivität und Infrastruktur, umfasst, sondern auch die Ermöglichung der sicheren Koexistenz mit den herkömmlichen Verkehrsmitteln, die wahrscheinlich noch lange Zeit in Gebrauch bleiben werden.

Der Berichterstatter möchte besonders auf die Notwendigkeit aufmerksam machen, dafür zu sorgen, dass durch die Revolution im Bereich Mobilität keine Bereiche oder sozialen Gruppen ins Hintertreffen geraten. Die ländlichen Gebiete müssen in den Genuss angemessener Infrastrukturen und Verkehrsdienste kommen, da ihre Einbeziehung und Zugänglichkeit für ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von entscheidender Bedeutung sind.

Darüber hinaus sollte bei der Umgestaltung des Verkehrssektors die Entwicklung von umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Lösungen im Mittelpunkt stehen. Der Verkehrssektor ist gegenwärtig der Hauptverursacher der Luftverschmutzung in städtischen Gebieten. Er ist für mehr als 25 % der Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich, von denen über 70 % auf den Straßenverkehr entfallen. Der Gesetzgeber hat die Verantwortung, in diesem Bereich tätig zu werden, da die betreffenden Maßnahmen allen Bürgern zugutekommen werden.

17.5.2018

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, ÖFFENTLICHE GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

zu dem Thema „Europa in Bewegung – Agenda für die künftige Mobilität in der EU“
(2017/2257(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Damiano Zoffoli

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. unterstützt die Mitteilung der Kommission vom 31. Mai 2017 mit dem Titel „Europa in Bewegung“ (COM(2017)0283), insbesondere im Hinblick auf die Notwendigkeit des raschen Übergangs zu einer emissionsarmen und -freien Mobilität im Straßenverkehr, zur Intermodalität, zu gemeinsam genutzten Mobilitätsdiensten und die Entwicklung vernetzter und automatisierter Fahrzeuge durch Investitionen in die Infrastruktur- und Energienetze sowie die digitalen Netze sowie ihre Integration; begrüßt den in der Mitteilung enthaltenen strategischen Ansatz zur Erreichung eines kohärenten Rechtsrahmens für den immer komplexeren Bereich des Straßenverkehrs;
2. stellt fest, dass der Übergang zu einem CO₂-armen Verkehr das Potenzial birgt, die Abhängigkeit von Einfuhren zu verringern, indem diese durch sauberere, im Inland erschlossene Energiequellen ersetzt werden. weist auf Folgendes hin:
 - a) der Straßenverkehrssektor in der EU verursacht ein Fünftel der Emissionen von Treibhausgasen (THG) der EU, und ihm dient nahezu ausschließlich Öl als Antriebsquelle,
 - b) zwischen 2010 und 2050 wird ein Anstieg des Personenkraftverkehrs um 42 % und des Güterkraftverkehr um 60 % erwartet, und
 - c) die verkehrsbedingten Emissionen von THG müssen bis Mitte des Jahrhunderts um mindestens 60 % niedriger sein als im Jahr 1990 und eine klare Tendenz Richtung null

aufweisen;

unterstreicht daher, dass weitere Anstrengungen unternommen werden müssen, um Innovationen zu fördern und private Investitionen in Forschung und Entwicklung, in die Marktentwicklung für neue Technologien und Lösungen sowie in die Infrastruktur anzuziehen, und dass Verkehrsleistungen entwickelt werden müssen, die mit geringen CO₂-Emissionen verbunden sind, wie etwa öffentliche Verkehrsmittel; betont, wie wichtig es ist, dass die Mobilität gelenkt wird und dass die Normen für die Fahrzeugeffizienz sowie die Verkehrsinfrastruktur an ein CO₂-Ziel angepasst werden, das mit den Verpflichtungen des Pariser Übereinkommens unter Berücksichtigung der Emissionen während ihrer Lebensdauer im Einklang steht;

3. bekräftigt die sich aus dem Übereinkommen von Paris, der Agenda 2030 der Vereinten Nationen und dem Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 ergebenden Verpflichtungen der EU im Hinblick auf die Bekämpfung des Klimawandels; begrüßt die bereits beschlossenen Maßnahmen, wie etwa das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure – WLTP) sowie die Pakete im Bereich der Emissionen unter Realbedingungen (Real Driving Emissions – RDE), durch die die Kluft zwischen den Zielsetzungen im Hinblick auf die Senkung der CO₂- Emissionen und den durch den Verkehr tatsächlich verursachten Emissionen verringert werden soll; ersucht die Kommission, die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zu überwachen und gegebenenfalls weitere Verbesserungen vorzuschlagen; ist der Ansicht, dass das WLTP ein Schritt in die richtige Richtung ist, was die Messung des Kraftstoffverbrauchs von Personenkraftwagen sowie von CO₂-Emissionen betrifft;
4. stellt fest, dass die Aufschlüsselung des Personenverkehrs nach Verkehrsträgern zeigt, dass der Personenkraftwagen nach wie vor das meist genutzte Beförderungsmittel ist;
5. ist der Ansicht, dass die Infrastruktur für alternative Formen der Mobilität, die keine Emissionen verursachen, im städtischen Raum ausgebaut werden muss; betont, dass Projekte finanziert werden müssen, die die örtliche und regionale CO₂-arme Mobilität begünstigen, wie etwa beispielsweise städtische Fahrradverleihsysteme;
6. hebt hervor, dass zu diesem Zweck der Anteil von Elektromobilität und schadstoffarmen Kraftstoffen rasch gesteigert werden muss, da ein Fünftel der Emissionen der EU auf den Straßenverkehr entfällt und diese Zahl weiter steigt, wobei jedoch auch die CO₂-Emissionen und Umweltauswirkungen bei der Herstellung dieser alternativen Energiequellen berücksichtigt werden müssen; hält es für wichtig, dass die Menschen dazu angeregt werden, sich nachhaltige Mobilitätsgewohnheiten anzueignen, indem ihnen wirtschaftliche Anreize geboten werden und das Bewusstsein für die Auswirkungen der individuellen Nutzung von Verkehrsträgern auf die Umwelt geschärft wird; nimmt die bestehenden finanziellen und nichtfinanziellen Hindernisse zur Kenntnis, mit denen die Verbraucher beim Kauf eines Elektrofahrzeugs konfrontiert sind; erinnert daran, dass die Akzeptanz schadstoffarmer Kraftstoffe durch die Endverbraucher stark von der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Infrastruktur abhängt; begrüßt in diesem Zusammenhang die bestehenden privaten und öffentlichen Initiativen, die das Roaming zwischen den Betreibern von Ladeinfrastrukturen ermöglichen sollen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, alle

erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um das Roaming und die Zugänglichkeit von Ladeinfrastrukturen in Europa zu erleichtern;

7. ist der Auffassung, dass es zur Beschleunigung der Marktdurchdringung schadstoffarmer Kraftstoffe und zur uneingeschränkten Nutzung ihrer klimatischen Vorteile notwendig ist, Anreize für ihre Nutzung und die Entwicklung kompatibler Fahrzeuge zu schaffen; betont allerdings erneut, dass das Übereinkommen von Paris nur eingehalten werden kann, wenn die verkehrsbedingten Emissionen von THG bis Mitte des Jahrhunderts eine klare Tendenz Richtung null aufweisen; betont, dass der europäische Straßenverkehrssektor nicht so umgestaltet werden kann, dass er sich in Richtung einer ökologischen und ökonomischen Nachhaltigkeit bewegt, indem ein technologisches „Universalkonzept“ fortgeführt wird, und dass daher zu einer wirklich technologieneutralen Bewertung der Antriebssysteme im Zusammenhang mit der Entwicklung künftiger Fahrzeuge, die den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen entsprechen, übergegangen werden muss; betont, dass es bereichsübergreifender Anstrengungen bedarf, um die Investitionen in die Infrastruktur für schadstoffarme Kraftstoffe zu beschleunigen, was eine Voraussetzung für die breitere Einführung und den breiteren Einsatz von alternativ angetriebenen Fahrzeugen ist;
8. stellt darüber hinaus fest, dass Infrastruktur für „sanfte Mobilität“ (Laufen, Radfahren usw.) geschaffen werden muss, um den Menschen eine Alternative zum Straßenverkehr zu bieten, da die täglich zurückgelegten Strecken im Durchschnitt sehr kurz sind;
9. weist auf Prognosen hin, wonach sich die Zahl der Fahr- und Fluggäste bis 2050 um 40 % erhöhen wird, was vor allem den Flugverkehr betrifft (+58 %), wodurch die THG-Emissionen von 2030 bis 2050 im Vergleich zu 1990 um 15 % ansteigen werden;
10. stellt fest, dass im Rahmen künftiger Mobilitäts- und Verkehrsstrategien angesichts der neuen Lösungen in der Wirtschaft des Teilens und der kollaborativen Wirtschaft das Investitionspotenzial in ländlichen Gebieten anerkannt werden muss;
11. stellt fest, dass die Lehren aus den vorangegangenen und laufenden Projekten – darunter das Arbeitsprogramm für den Verkehrsbereich, die Fazilität „Connecting Europe“ und das Pilotprojekt „Verbindung zwischen nachhaltiger geteilter Mobilität und öffentlichem Verkehr in ländlichen Gebieten Europas“ (Sustainable shared mobility interconnected with public transport in European Rural Areas– (SMARTA) – Elemente für intelligente Dörfer liefern, darunter eine effizientere und intelligentere Tür-zu-Tür-Logistik, innovative Konzepte für Mobilität als Dienstleistung, eine intelligente Verkehrsinfrastruktur der nächsten Generation, ein verbundener und automatisierter Verkehr und eine intelligente urbane Mobilität (Beförderung in Städte/aus Städten).
12. begrüßt die Tatsache, dass die Kommission auch eine Verbindung zur Kreislaufwirtschaft hergestellt hat, wobei der Schwerpunkt insbesondere auf knappen Materialien und Batterien liegt; empfiehlt der Kommission in diesem Zusammenhang, die Umweltbilanz der Herstellung und des Recyclings von Batterien eingehender zu prüfen, um ein vollständiges Bild der Umweltauswirkungen von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen zu erhalten und so den Vergleich der Nachhaltigkeit der verschiedenen Antriebssysteme über den gesamten Lebenszyklus zu bekommen;
13. betont die potenziellen Vorteile von Zweitnutzungsanwendungen für Fahrzeugbatterien,

z. B. im Rahmen von Lösungen für intelligente Netze und Smart Grid-Lösungen und intelligenten Speicherlösungen für zuhause, und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, Forschungs- und Pilotprojekte in diesem Bereich durch Förderprogramme zu unterstützen;

14. befürwortet, dass bei der Anwendung des Verursacherprinzips verstärkt digitale Technologien, wie etwa das elektronische Mautsystem und das elektronische Ticketsystem, genutzt werden, die sich auf die Umweltleistungen von Fahrzeugen stützen; betont, dass ein harmonisierter Rahmen für Mautsysteme sowohl den THG- als auch den Schadstoffemissionen in Bezug auf die Umweltleistung Rechnung tragen sollte, um klare und ausgewogene Signale auszusenden, was die Entwicklung neuer Fahrzeuge betrifft; betont jedoch, dass entsprechende Bestimmungen für die Straßenbenutzer klar und transparent sein müssen; hebt die positiven Umweltauswirkungen von Lösungen für die vernetzte Mobilität in städtischen Gebieten hervor, wie optimierte Verkehrsströme und die Verringerung des durch die Parkplatzsuche verursachten Verkehrs, und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, Städte bei der Anpassung der erforderlichen Technologien zu unterstützen; betont allerdings, dass die Entwicklung des autonomen Fahrens nicht zu einer Zunahme des Individualverkehrs oder einer Verkehrsüberlastung führen sollte; ist der Ansicht, dass neue Verkehrsleistungen, wie Fahrgemeinschaften und Mobilität als Dienstleistung (Mobility as a Service – MaaS), dem privat genutzten Personenkraftwagen gegenüber als mindestens gleichwertig erachtet werden müssen oder diesem gar vorzuziehen sind; begrüßt die Leitlinien der Kommission für Städte bezüglich Zufahrtsbeschränkungen für Fahrzeuge in Städten (Urban Vehicle Access Restrictions – UVAR); betont allerdings, dass auf europäischer Ebene mehr getan werden muss, um die Zersplitterung des einheitlichen Verkehrsraums zu verhindern; weist insofern darauf hin, dass die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Interesse der Verwirklichung der Klimaschutzziele wichtig ist und dass es der grenzübergreifenden Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bedarf; ist der Ansicht, dass die Eignung von Projekten hinsichtlich der Verwirklichung der Klimaziele eines der Förderkriterien sein sollte, die bei der Vergabe von EU-Mitteln im Verkehrsbereich angelegt werden;
15. betont, dass der Straßenverkehr nach Angaben der WHO zur Luft- und Lärmverschmutzung beiträgt, was sich vor allem in städtischen Gebieten negativ auf die Gesundheit der Bürger auswirkt; weist darauf hin, dass in der EU-28 schätzungsweise 399 000 vorzeitige Todesfälle durch Schwebstoffe, 75 000 durch Stickoxide und 13 600 durch Ozon verursacht werden; betont, dass über 30 % der Bevölkerung in Europa einem Verkehrslärm ausgesetzt sind, der über der Norm von 55 dB Ldn liegt; fordert eine wirksame Strategie zur Verringerung der Konzentration von Schadstoffen, wie NO_x, NO₂ und Schwebstoff, und betont, dass der verkehrsbedingte Ausstoß von Luftschadstoffen erheblich gesenkt werden muss;
16. weist auf die abscheulichen Abgasversuche hin, die die Europäische Forschungsgruppe für Umwelt und Gesundheit im Verkehrssektor (EUGT), eine von großen Automobilherstellern finanzierte Einrichtung, an Menschen und Affen durchgeführt hat; erinnert daran, dass dies nicht der erste Skandal dieser Art in der Automobilindustrie ist; fordert, dass alle Forschungsarbeiten, die der EU-Politik zugrunde liegen, völlig unabhängig von der Automobilindustrie sind, auch im Hinblick auf die Finanzierung

und die Vergabe von Unteraufträgen;

17. stellt fest, dass die Bereitstellung von Informationen für die Verbraucher über Personenkraftwagen unerlässlich ist, um den Übergang zu einem CO₂-armen Verkehr zu beschleunigen, und fordert daher bessere Informationen in Bezug auf die Emissionen und den Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen, einschließlich einer standardisierten, sichtbaren und klaren Kennzeichnung von Fahrzeugen, damit die Verbraucher sachkundige Entscheidungen treffen können, Veränderungen der Verhaltensmuster von Unternehmen und Privatpersonen angestoßen werden und sauberere Mobilität gefördert wird; betont, dass es genauere Informationen zudem erleichtern und ermöglichen werden, dass Behörden von der umweltorientierten Auftragsvergabe Gebrauch machen; begrüßt daher die Empfehlung (EU) 2017/948¹ der Kommission, fordert die Kommission jedoch auch auf, eine Überarbeitung der Richtlinie 1999/94/EG über Verbraucherinformationen zu Pkw² in Erwägung zu ziehen;
18. fordert, dass die externen Kosten des Straßenverkehrs für Umwelt und Gesellschaft internalisiert werden und Preissignale an die Verbraucher gehen, die diesen Kosten entsprechen;
19. betont, dass die Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge dem Bedarf und den verfügbaren Ressourcen der Kommunen und regionalen Behörden Rechnung tragen muss, damit ihr Potenzial voll ausgeschöpft werden kann, insbesondere im Hinblick auf die Fragen der Komplexität und des Verwaltungsaufwands;
20. begrüßt die Zusage der Kommission, bis zum 2. Mai 2018 einen Gesetzgebungsvorschlag für CO₂- Emissionen und Kraftstoffverbrauchsnormen für schwere Nutzfahrzeuge vorzulegen, der ehrgeizig und realistisch sein und auf den mit dem Instrument zur Berechnung des Energieverbrauchs von Fahrzeugen (Vehicle Energy Consumption calculation Tool – VECTO) gesammelten Daten beruhen sollte, um insgesamt zu kohärenten Rechtsvorschriften zu schweren Nutzfahrzeugen zu gelangen; betont, dass das VECTO zeitnah und regelmäßig aktualisiert werden muss, damit neue Technologien zur Verbesserung der Fahrzeugeffizienz korrekt und rechtzeitig erfasst werden können;
21. betont, dass sich die Mobilität im ländlichen Raum in Bezug auf Entfernungen und die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel, aber auch in Bezug auf ökologische und wirtschaftliche Faktoren, wie geringere Umweltbelastung durch Schadstoffemissionen, niedrigeres Durchschnittseinkommen und höhere Hürden für Investitionen in die Infrastruktur, erheblich von der städtischen Mobilität unterscheidet; betont, dass bei der unabdingbaren Modernisierung, dem sozial verträglichen Übergang zu sauberer Energie und der Digitalisierung der Mobilität und des Verkehrs in Europa den Besonderheiten der ländlichen Gebiete Rechnung getragen werden muss, da der neue gesellschaftliche,

¹ Empfehlung (EU) 2017/948 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Verwendung von nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge typgenehmigten und gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerten bei der Bereitstellung von Verbraucherinformationen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2017) 3525) (ABl. L 142 vom 2.6.2017, S. 100).

² Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16).

technologische und wirtschaftliche Wandel besonders in diesen Gebieten Auswirkungen auf das gesamte Verkehrs- und Mobilitätssystem hat; betont, dass die Kommission deshalb einen bereichsübergreifenden Ansatz verfolgen sollte, um die reibungslose Umsetzung eines integrierten, verkehrs- und mobilitätsbezogenen Ansatzes für intelligente Dörfer zu gewährleisten, durch den die Nutzung digitaler Plattformen, die die Mobilität im ländlichen Raum erhöhen, sowie eine sauberere und gesündere Umwelt gefördert werden; fordert gleiche Wettbewerbsbedingungen für besondere technologische Verbesserungen für ländliche Knotenpunkte und Netze;

22. betont, dass die angestrebten CO₂-Ziele für schwere Nutzfahrzeuge mit den künftigen Zielen zur Verringerung der Schadstoffemissionen, z. B. im Rahmen von EURO 7, sowie mit den Anforderungen der Richtlinie 2015/719 über Abmessungen und Gewichte vereinbar sein müssen¹; betont, dass das VECTO zeitnah und regelmäßig aktualisiert werden muss, damit neue Technologien zur Verbesserung der Fahrzeugeffizienz korrekt und rechtzeitig erfasst werden können;
23. stellt fest, dass Kabotage nur einen geringen Anteil am gesamten Straßengüterverkehr hat, und betont, dass Beschränkungen der Kabotage nicht zu einer Zunahme von Leerfahrten führen sollten, da diese mit Effizienzverlusten und negativen Auswirkungen auf die Umwelt einhergehen.

¹ Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 115 vom 6.5.2015, S. 1).“

ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	17.5.2018
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 60 -: 1 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Benedek Jávor, Urszula Krupa, Jo Leinen, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Nikos Androulakis, Nicola Caputo, Esther Herranz García, Jan Huitema, Peter Jahr, Karol Karski, Ulrike Müller, Stanislav Polčák, Julia Reid, Bart Staes, Dubravka Šuica, Tiemo Wölken
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	John Flack, Jaromír Kohlíček, Miltiadis Kyrkos

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

60	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Ulrike Müller, Nils Torvalds
ECR	John Flack, Karol Karski, Urszula Krupa, Boleslaw G. Piecha, John Procter
EFDD	Piernicola Pedicini
ENF	Sylvie Goddyn
GUE/NLG	Stefan Eck, Jaromír Kohlíček
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Birgit Collin-Langen, Angélique Delahaye, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Esther Herranz García, György Hölvényi, Peter Jahr, Peter Liese, Lukas Mandl, Stanislav Polčák, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D	Nikos Androulakis, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Miltiadis Kyrkos, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Claudiu Cîprian Tănăsescu, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Bas Eickhout, Benedek Jávor, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
EFDD	Julia Reid

0	0

Erläuterungen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

ANGABEN ZUR ANNAHME IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	21.6.2018
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 31 -: 2 0: 2
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Jakop Dalunde, Marek Plura, Franck Proust, Henna Virkkunen
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Olle Ludvigsson, Lukas Mandl

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

31	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Lukas Mandl, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Marek Plura, Franck Proust, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Olle Ludvigsson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Țapardel, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

2	-
EFDD	Peter Lundgren, Jill Seymour

2	0
ECR	Jacqueline Foster, Kosma Złotowski

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung