



Brüssel, den 8.11.2017
COM(2017) 675 final

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Verwirklichung emissionsarmer Mobilität

**Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine
Industrie und Arbeitnehmer verteidigt**

*„Ich möchte, dass Europa führend ist, wenn es darum geht,
den Klimawandel zu bekämpfen.*

*Die Kommission möchte unsere Wirtschaft stärker und wettbewerbsfähiger
machen.*

*Ich fordere die Automobilindustrie auf, dies wiedergutzumachen und ihren Kurs
zu korrigieren. Statt zu täuschen und in die Irre zu führen, sollten die Autobauer
in die sauberen Autos der Zukunft investieren.*

*Die Kommission wird in Kürze einen Vorschlag zur Senkung der CO₂-
Emissionen im Verkehrssektor vorlegen.“*

Präsident Jean-Claude Juncker,
Rede zur Lage der Union, 13. September 2017

1. Einleitung

Der **Klimawandel** ist eine der größten Herausforderungen, denen sich die Menschheit heute stellen muss. Die Zukunft unseres Planeten steht auf dem Spiel. Dem hat die internationale Gemeinschaft im Dezember 2015 in Paris Rechnung getragen, wo ein wahrhaft historisches Klimaschutzübereinkommen geschlossen wurde. Das Übereinkommen von Paris hat bewiesen, dass der Übergang zu einer modernen Gesellschaft mit geringem CO₂-Ausstoß nicht nur einfach unerlässlich, sondern jetzt auch möglich ist.

Die Europäische Union geht mit gutem Beispiel voran. Ihre Bemühungen, den weltweiten Kampf gegen den Klimawandel voranzubringen, stehen im Mittelpunkt der positiven Agenda der EU, „*die dazu beitragen soll, ein Europa zu schaffen, das schützt, das stärkt und das verteidigt*“.¹ **Der Übergang zu einer modernen, CO₂-armen Wirtschaft** hat für die Europäische Kommission wesentliche politische Priorität und ist Teil ihres vorrangigen Ziels, eine **krisefeste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzstrategie** zu entwickeln. Europa soll befähigt werden, die Herausforderung des Klimawandels zu bewältigen und den Menschen eine höhere Lebensqualität zu bieten, während gleichzeitig der Wettbewerbsvorsprung unserer Unternehmen erhalten und ausgebaut werden soll, um Arbeitsplätze zu schaffen, nachhaltiges Wirtschaftswachstum zu generieren und Innovationen bei Technologien für erneuerbare Energien voranzutreiben. Deswegen müssen unsere Unternehmen sich bemühen, weltweit in puncto Innovation, Digitalisierung und Verringerung der CO₂-Emissionen die Nummer 1 zu werden.² Eine solche Entwicklung kann auch mit Umbrüchen einhergehen, d. h. während einerseits neue Arbeitsplätze entstehen, fallen andere weg, wodurch neue Qualifikationen und Weiterbildung erforderlich werden. Der Übergang zu einer CO₂-armen Wirtschaft ist daher für die Industrie in der EU Chance und Herausforderung zugleich.

Der Verkehrssektor leistet einen enormen Beitrag zur Wirtschaft, zur Beschäftigung und zur Mobilität der Menschen in der EU. Im Sektor Verkehr und Lagerei sind in der EU mehr als 11 Millionen Personen beschäftigt, womit dieser Sektor mit über 5 % zur Gesamtbeschäftigung³ und mit knapp 5 % zum Bruttoinlandsprodukt der EU⁴ beiträgt. Rund 20 % der Ausfuhren zu den wichtigsten Handelspartnern der EU entfallen auf diesen Sektor.

Gleichzeitig ist der Verkehr – nach dem Energiesektor – der zweitgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen in Europa, und ist zudem für die immer gravierendere Luftverschmutzung in unseren Städten verantwortlich. Sämtliche Prognosen weisen darauf hin, dass der Verkehrssektor in ganz Europa weiter wachsen wird. Im Zeitraum 2010 bis 2050 wird der Personenverkehr voraussichtlich um rund 42 % zunehmen. Beim Güterverkehr wird eine Zunahme um 60 % erwartet.⁵ Deswegen stellt die Verwirklichung eines nachhaltigen Mobilitätssystems auch eine so große Herausforderung dar.

Der Verkehr macht heute knapp ein Viertel der Treibhausgasemissionen der EU aus und ist die Hauptursache für die schlechte Luftqualität in Städten, die eine ernste Bedrohung für die menschliche

¹ Rede von Präsident Juncker zur Lage der Europäischen Union (2016) vom 14. September 2016. Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 24. Oktober 2014.

² COM(2017) 479.

³ Eurostat-Arbeitskräfteerhebung, Daten von 2016 für NACE H: „Verkehr und Lagerei“.

⁴ Eurostat, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Daten von 2014 für NACE H: „Verkehr und Lagerei“.

⁵ Sämtliche Datenangaben sind in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen SWD(2017) 177 enthalten.

Gesundheit darstellt. Allein der Straßenverkehr ist für fast ein Fünftel der Gesamtemissionen in der EU und für 73 % der Verkehrsemissionen verantwortlich.⁶

Sofern nichts getan wird, um die verkehrsbedingten Emissionen zu senken, droht der Verkehrssektor zur größten Emissionsquelle zu werden, die die in anderen Sektoren erzielten Fortschritte zunichtemacht und die Fähigkeit der EU gefährdet, ihre Gesamtziele zur Emissionsminderung zu erreichen. **Entschlossenes Handeln auf dem Gebiet der verkehrsbedingten Emissionen ist daher unerlässlich.**

Das Ziel der emissionsarmen Mobilität ist in den einschlägigen Kernstrategien der EU und besonders in der Strategie für die Energieunion vom Februar 2015 verankert, in der dem Übergang zu einem energieeffizienten Verkehrssektor mit geringem CO₂-Ausstoß wesentliche Bedeutung zuerkannt wird.⁷ Anknüpfend daran wurden in der Strategie für emissionsarme Mobilität vom Juli 2016 konkrete Maßnahmen vorgesehen, die nun umgesetzt werden.⁸ Anfang dieses Jahres wurde als Reaktion auf den tief greifenden Wandel, der sich derzeit im Verkehrssektor vollzieht, mit der Initiative „Europa in Bewegung“ eine Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle vorgelegt, die von einem ersten Bündel von Vorschlägen begleitet wurde.⁹ Vor kurzem präsentierte die Kommission eine neue Strategie für die Industriepolitik der EU, die der europäischen Industrie helfen soll, in diesem im Umbruch begriffenen Umfeld voller Herausforderungen Arbeitsplätze und nachhaltiges Wachstum zu schaffen.¹⁰

Das Vorschlagsbündel, das heute im Rahmen der Initiative „Europa in Bewegung“¹¹ vorgelegt wurde, zielt hauptsächlich darauf ab, der europäischen Automobilindustrie und dem Verkehrssektor zu helfen, die Weichen für ihre Zukunft zu stellen, indem die richtigen Bedingungen und Anreize geschaffen werden, damit die **Industrie auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig bleibt und Innovationen, Wachstum und Arbeitsplätze schafft.** Gleichzeitig sollen die vorgeschlagenen Maßnahmen sicherstellen, dass Mobilität in Zukunft **sauber und für alle zugänglich und erschwinglich** ist, und dass das Vertrauen der Verbraucher wiederhergestellt wird, was angesichts des Vertrauensschwunds, den die Automobilindustrie im Zusammenhang mit den Emissionen von Dieselfahrzeugen verursacht hat, äußerst wichtig ist. Vorschriften müssen fundiert sein und ordnungsgemäß durchgesetzt werden. Die europäischen Bürgerinnen und Bürger müssen Zugang zu erschwinglichen Alternativen zu Fahrzeugen haben, die mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden, und die Investitionen in die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe müssen zielgerichtet erfolgen und entsprechend koordiniert werden.

Mit dem Paket werden klare, realistische und durchsetzbare Regeln eingeführt, um für die in Europa tätigen Industrieunternehmen gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und ihre Glaubwürdigkeit zu erhöhen. Darüber hinaus wird eindeutig die Richtung vorgegeben, um die

⁶ In der EU ist die Zahl der durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung bedingten vorzeitigen Todesfälle fast dreimal so hoch wie die Zahl der Todesfälle aufgrund von Verkehrsunfällen, und Millionen leiden lebenslang unter Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankungen. <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>; http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_de

⁷ COM(2015) 80.

⁸ COM(2016) 501.

⁹ COM(2017) 283.

¹⁰ COM(2017) 479.

¹¹ Dieses Paket baut auf zahlreichen anderen strategischen Arbeitsbereichen der Europäischen Kommission auf, z. B. Investitionsoffensive, Kapitalmarktunion, digitaler Binnenmarkt, europäische Säule sozialer Rechte und europäische Agenda für neue Kompetenzen, Klimapolitik und Kreislaufwirtschaft.

Verpflichtungen der EU im Rahmen des Übereinkommens von Paris zu erfüllen, und es werden Anreize für innovative neue Technologien und Geschäftsmodelle sowie eine effizientere Nutzung aller Güterverkehrsträger gegeben. Ferner tragen die unterstützenden Maßnahmen dieses Pakets dazu bei, einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten und den weiteren Weg vorhersehbarer zu machen. Die Verbraucher werden nur dann wirklich auf saubere Fahrzeuge und andere saubere Mobilitätslösungen umsteigen, wenn die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorhanden ist und sie sachkundig die Kosten der einzelnen angebotenen Kraftstoffarten und die verbundenen Gesamtbetriebskosten über die gesamte Lebensdauer eines Fahrzeugs beurteilen können. Schließlich sollen diese Maßnahmen allen europäischen Bürgerinnen und Bürgern neue Mobilitätsdienstleistungen zugänglich machen, und Arbeitnehmern, Gemeinschaften und Teilen der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sowie anderen Akteuren, die möglicherweise zu den Verlierern dieses Übergangs gehören, neue Zukunftsaussichten bieten.

Neue **CO₂-Normen** steigern die Innovationsbereitschaft der Hersteller und helfen ihnen, den Markt mit emissionsarmen Fahrzeugen zu beliefern. Die **Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge** fördert saubere Mobilitätslösungen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge und schafft damit eine solide Grundlage für die Nachfrageförderung und die weitere Verbreitung solcher Lösungen. Das Paket umfasst neben Maßnahmen zur Investitionsförderung in Bezug auf die **transeuropäische Errichtung von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** auch gemeinsame Normen. Eine **Methodik, die Verbrauchern den Vergleich von Kraftstoffpreisen vereinfacht**, ist derzeit in Arbeit. Die Überarbeitung der **Richtlinie über den kombinierten Verkehr**, die den kombinierten Einsatz verschiedener Güterverkehrsträger (z. B. Lastkraftwagen und Züge) fördert, und die **Richtlinie über den Personenkraftverkehr**, die die Entwicklung von Fernbusverbindungen in ganz Europa fördern und Alternativen für die Nutzung privater Pkw bieten wird, werden ebenfalls dazu beitragen, die Emissionen aus dem Verkehr und die Überlastung der Straßen zu verringern. Diese Initiativen leisten zudem einen Beitrag zur integrierten Industriepolitik der EU¹², indem sie bewirken, dass die Fahrzeuge und sonstigen Mobilitätslösungen von morgen und ihre Komponenten in der EU entwickelt und hergestellt werden, wobei in diesem Zusammenhang der **Batterieinitiative** besondere strategische Bedeutung zukommt. Die Initiativen sollen kosteneffizient, technologieneutral und sozial inklusiv sein.

Das zweite Paket „Europa in Bewegung“ ist somit auf **drei zentrale politische** Prioritäten ausgerichtet:

- Ein Europa, das den Planeten schützt;
- ein Europa, das seine Bürger stärkt;
- ein Europa, das seine Industrie und seine Arbeitnehmer verteidigt.

2. Ein Europa, das schützt: Die führende Rolle der EU im Rahmenwerk von Paris und in der internationalen Normung

Die Herausforderung der nachhaltigen Mobilität ist ein globales Problem, mit dem eine wachsende Zahl von Ländern und Städten in der Welt zu kämpfen hat. Dadurch steigt die weltweite Nachfrage nach sauberen Produkten, Technologien und Geschäftsmodellen, die die nachhaltige Mobilität fördern; einer auf diesem Gebiet wettbewerbsfähigen EU-Industrie bieten sich daher enorme Geschäftsmöglichkeiten.

¹² COM(2017) 479.

Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die EU die nächste Generation von Normen für die CO₂-Emissionsminderung im Verkehrssektor fördert. Dies gibt dem Markt ein deutliches Signal und trägt dazu bei, die führende Position der EU bei der Bekämpfung des Klimawandels zu wahren und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu stärken und dafür zu sorgen, dass Europa in der Automobilindustrie auch künftig weltweit Maßstäbe setzt. Der Vorschlag für **neue CO₂-Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge** für die Zeit nach 2020 ist daher ein zentrales Element dieses Pakets. Diese Normen werden den Mitgliedstaaten helfen, ihre Klimaziele für 2030 zu erreichen, und es den Städten ermöglichen, die Lebensqualität und die Gesundheit ihrer Bürger zu verbessern.¹³ Auf die derzeitige Verordnung über CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen sind Schätzungen zufolge 65 % bis 85 % der Abgasreduktionen zurückzuführen, die seit ihrer Einführung im Jahr 2009 erzielt wurden.¹⁴ Gleichzeitig schaffen diese Normen eine Verbindung zwischen der Umsetzung des Übereinkommens von Paris und der Welthandelsagenda der EU, indem sie unseren Industrien einen Wettbewerbsvorsprung verschaffen, der es ihnen gestattet, ihre Produkte zu exportieren und Wachstumsmärkte zu erschließen, wenn weltweit vermehrt saubere Fahrzeugen nachgefragt werden. Durch die Überarbeitung der **Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge** wird in der EU die öffentliche Nachfrage nach solchen Fahrzeugen weiter stimuliert. Ein gut entwickelter Markt und eine gut ausgebaute industrielle Grundlage in der EU sind wesentliche Voraussetzungen für die Stärkung unseres Exportpotenzials.

Auch die Förderung von Multimodalität und die effiziente Kombination verschiedener Verkehrsträger sind für die Emissionsminderung von wesentlicher Bedeutung. Durch die Änderung der Rechtsvorschriften für den **kombinierten Verkehr** wird die kombinierte Nutzung von Lastwagen und Zügen, Lastkähnen und Schiffen für den Güterverkehr stimuliert und gegenüber dem reinen Güterverkehr auf der Straße wettbewerbsfähiger gemacht. Weniger Lastkraftwagen auf der Straße bedeutet weniger CO₂-Emissionen und Luftverschmutzung aus dem Güterverkehrssektor, aber auch weniger Staus und Unfälle auf unseren Straßen.¹⁵

Auch der Vorschlag der Kommission zur Überarbeitung der Verordnung über den **Personenkraftverkehr** wird die Mobilität der Menschen verbessern, indem sie den Ausbau von Busverbindungen fördert, sodass Alternativen für die Nutzung privater Pkw angeboten und vermehrt nachhaltige öffentliche Verkehrsträger genutzt werden.¹⁶ Solche Dienstleistungen sind darüber hinaus mit wirtschaftlichen und sozialen Vorteilen verbunden, sie kommen den Wünschen der Verbraucher stärker entgegen und bieten Menschen mit geringeren Einkommen echte Wahlmöglichkeiten.

Diese Legislativvorschläge werden durch eine Vielfalt von unterstützenden Maßnahmen mitgetragen und verstärkt, die in diesem Paket vorgesehen sind.

3. Ein Europa, das stärkt: keine Verbraucher zweiter Klasse und keine abgehängten Regionen

Die Freizügigkeit der Bürgerinnen und Bürger, die sich ungehindert im gesamten Unionsgebiet bewegen können, ist eine gewaltige Errungenschaft der Europäischen Union.

¹³ COM(2016) 482.

¹⁴ Ricardo-AEA und TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

¹⁵ COM(2017) 648.

¹⁶ COM(2017) 647.

Sie hat es den Menschen erlaubt, geschäftlich oder privat von einem Mitgliedstaat in den anderen zu reisen. Die EU hat die Pflicht, ihren Bürgerinnen und Bürgern die Freizügigkeit zu erleichtern und das Überschreiten der Grenzen einfacher zu machen. Der Verkehr wird weiter zunehmen, er muss sich aber nachhaltig entwickeln.¹⁷ Angesichts der alltäglichen Verkehrsstaus und der Diesel-Abgaskrise werden verständlicherweise Forderungen laut, nach denen der Straßenverkehr zu Gesundheitsschutz und besserer Luftqualität beitragen muss. In einigen Fällen hat dies auf lokaler Ebene politische Maßnahmen ausgelöst, die dafür sorgen sollen, dass in Stadtgebieten weniger Kraftfahrzeuge genutzt werden, und die sich bereits auf die Mobilitätsmöglichkeiten der Verbraucher auswirken.

Im Anschluss an den Skandal um die Emissionen von Dieselfahrzeugen und die dadurch ausgelöste gravierende Vertrauenskrise bei den Verbrauchern hat die Kommission bereits Maßnahmen ergriffen, um die Position der Verbraucher zu stärken und das Vertrauen in das Vorgehen der EU wiederherzustellen. Wir führen einen **soliden Prüfrahmen für die Typgenehmigung** auf der Grundlage neuer Prüfverfahren ein, die sicherstellen, dass die Vorschriften auch wirklich beachtet werden.¹⁸ Dieser Rahmen bietet darüber hinaus eine stabile Plattform für die Anwendung der neuen CO₂-Emissionsnormen nach 2020.

Ferner müssen wir darauf achten, den **Verbrauchern den Zugang zu erschwinglichen** neuen, saubereren Formen der Mobilität zu erleichtern, und sicherstellen, dass die Vorteile dieser neuen Mobilitätsdienstleistungen allen zur Verfügung stehen und gleichmäßig über die gesamte Union verteilt sind. Durch neue Technologien und innovative, kooperative Geschäftsmodelle wird unser Mobilitätssystem nachhaltiger. Wir müssen jedoch verhindern, dass sie eine digitale Kluft schaffen und somit neue Ungleichheiten verursachen oder dass einigen Regionen oder Gebieten die aus diesen Innovationen erwachsenden Vorteile vorenthalten werden.

Ohne eine **angemessene Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** werden sich **Niedrig- und Nullemissionslösungen** auf Europas Straßen nicht in größerem Umfang etablieren können. Die Industrie kündigt nun erhebliche Investitionen vor allem in die Herstellung von Elektrofahrzeugen an. Die Verfügbarkeit einer ausreichenden Infrastruktur wird eine entscheidende Rolle dabei spielen, glaubwürdige Alternativen zu konventionell angetriebenen Kraftfahrzeugen für Verbraucher attraktiv zu machen. Der Zeitraum 2020 bis 2025 wird in Europa von entscheidender Bedeutung sein; derzeitigen Prognosen zufolge werden im Jahr 2025 auf europäischen Straßen 7 % der Fahrzeuge geringe oder keine Emissionen ausstoßen.¹⁹ Damit der Mangel an geeigneter Infrastruktur nicht die Schwachstelle von morgen wird, müssen Investitionen zügig mobilisiert werden.

Ein klarer Rahmen für die EU-Politik im Bereich der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe besteht bereits und die Mitgliedstaaten spielen eine entscheidende Rolle bei seiner Einführung in ihrem Hoheitsgebiet²⁰. **Die nationalen politischen Strategien sind jedoch nicht ehrgeizig genug, um dem künftigen Bedarf gerecht zu werden.** Darüber hinaus ist es wichtig, dass Infrastrukturen und Dienste über Grenzen hinweg interoperabel sind. Die Verbraucher müssen

¹⁷ COM(2016) 501.

¹⁸ COM(2016) 31. Außerdem wurden auf EU-Ebene neue Prüfverfahren für die Prüfung der Kraftfahrzeugemissionen sowohl im praktischen Fahrbetrieb als auch unter Laborbedingungen eingeführt, die seit September 2017 für neue Fahrzeugtypen angewendet werden.

¹⁹ SWD(2017) 650.

²⁰ Richtlinie 2014/94/EU.

die emissionsarme Mobilität als problemlos erleben²¹. Behörden und Marktakteure müssen die Interoperabilität von Infrastrukturdienstleistungen sicherstellen.

Die Einführung einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe muss beschleunigt und Lücken müssen geschlossen werden²². Hier kann und muss die EU etwas bewirken. Die finanzielle Unterstützung der EU wird von entscheidender Bedeutung sein, um den Finanzierungsbedarf in Bereichen, in denen der Markt weiterhin nicht genug investiert, beispielsweise im Kernbereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes, teilweise zu decken. Diese öffentliche Unterstützung sollte als Möglichkeit gesehen werden, erhebliche private Investitionen zu mobilisieren, unter anderem durch neue Finanzierungsmethoden, wie z. B. die von der Investitionsoffensive für Europa geförderte Mischfinanzierung durch Finanzhilfen und Darlehen²³. Teil des Pakets ist **ein Aktionsplan zur Steigerung der Investitionen in die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** und die Schaffung eines Netzes von schnellen und interoperablen Ladestationen und Tankstellen in der gesamten Union²⁴.

Die Kommission erhöht die finanzielle Unterstützung, um öffentliche und private Investitionen für den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu mobilisieren. Bis zu 800 Mio. EUR werden für diesen Zweck bereitgestellt²⁵. Dadurch werden die beträchtlichen Finanzmittel ergänzt, die für diesen Bereich bereits im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) und der Europäischen Struktur- und Investitionsfonds bereitgestellt werden²⁶. Die Kohäsionspolitik kann den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe für alle Verkehrsträger und alle Kraftstoffe, beispielsweise Ladestationen in einzelnen Städten sowie in kleineren Gemeinden, unterstützen, aber auch einen Beitrag zur Anschaffung mit alternativen Kraftstoffen betriebener Fahrzeuge, z. B. umweltfreundlicher Stadtbusse, leisten²⁷.

Eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen der Kommission, den Mitgliedstaaten und auf lokaler Ebene sind erforderlich, um zu gewährleisten, dass etwaige Lücken geschlossen werden und die Verbraucher und ihre sauberen Kraftfahrzeuge nicht „auf dem Trockenen sitzen“. Die Fahrer müssen wissen, dass sie durch die gesamte EU fahren können und dabei überall leichten Zugang zu Ladestationen haben, wenn sie ihn benötigen. **Keine EU-Region und kein Verbraucher sollte den Anschluss verlieren.**

²¹ „Ich stelle mir vor, dass (...) Pendler in Frankreich auf dem Weg zur Arbeit ihr Elektroauto an einer Autobahntankstelle aufladen können, so wie sie heute ihr Auto betanken“, Präsident Junckers Rede vor dem Europäischen Parlament, November 2014.

²² 1,5 Mrd. EUR werden allein für die Ausrüstung der Kernnetzkorridore des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit einer Basisinfrastruktur für alle alternativen Kraftstoffe bis 2025 benötigt. Der Investitionsbedarf ist wesentlich höher, wenn das gesamte Verkehrsnetz ausgerüstet werden soll.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan_de

²⁴ COM(2017) 652.

²⁵ Die Kommission stellt heute 350 Mio. EUR aus Mitteln der Fazilität „Connecting Europe“ (Verkehr) bereit, wodurch Gesamtinvestitionen von bis zu 1,7 Mrd. EUR u. a. aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen, von der Europäischen Investitionsbank sowie von öffentlichen und privaten Banken im Rahmen eines „Blending Call“ der CEF mobilisiert werden könnten. Bis zu 450 Mio. EUR werden aus den nicht ausgezahlten Einnahmen des Programms NER300 durch das Schuldinstrument der Fazilität „Connecting Europe“ bereitgestellt, das von der Europäischen Investitionsbank verwaltet wird. Mehr dazu: https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300_de

²⁶ Rund 70 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds und den europäischen Regional- und Strukturfonds sollen dazu dienen, das Verkehrssystem der EU effizienter, umweltfreundlicher und weniger CO₂-intensiv zu machen.

²⁷ Die Regionen in äußerster Randlage könnten als Prüfstandorte für saubere und alternative Energielösungen dienen. Siehe COM(2017) 623.

Dieses Paket unterstützt die Mitgliedstaaten, Regionen und Städte beim Ausbau ihrer umweltfreundlichen Verkehrsangebote für die Bürgerinnen und Bürger. Dies wird dadurch verstärkt, dass die öffentliche Auftragsvergabe durch die **Förderung sauberer Fahrzeuge in öffentlichen Ausschreibungen** einen verstärkten Beitrag zur Markteinführung sauberer Fahrzeuge leistet²⁸. Die Städte spielen eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung des Übereinkommens von Paris, insbesondere durch ihre Strategien für eine umweltfreundliche Mobilität. Der Festakt des Bürgermeisterkonvents im Februar 2018, bei dem über 700 europäische Bürgermeister zusammentreffen werden, wird derartigen Maßnahmen weitere Impulse auf lokaler Ebene geben.

Ergänzend zu dem Paket wird daran gearbeitet, die Fähigkeit der Verbraucher zu verbessern, beim Kauf oder der Nutzung eines Fahrzeugs mithilfe einer **Methode für den Vergleich der Kosten der verschiedenen verfügbaren Kraftstoffarten**, die ihnen die Vorteile eines Umstiegs auf umweltfreundlichere Mobilitätslösungen verdeutlicht, fundiertere Entscheidungen zu treffen. Zu diesem Zweck entwickelt die Kommission derzeit gemeinsam mit den Mitgliedstaaten eine europäische **Methodik für den Kraftstoffpreisvergleich** und sie hat bereits ein **Instrument für umweltfreundliches Fahren** (Green Driving Tool) zur Verfügung gestellt, das es den Verbrauchern ermöglicht, die Auswirkungen der einzelnen Technologien auf den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen zu vergleichen²⁹.

Die von der Kommission und der Europäischen Investitionsbank aufgelegte **„Fazilität für umweltfreundlichen Verkehr“** dient der Finanzierung umweltfreundlicher Verkehrsprojekte, wobei der Schwerpunkt auf öffentlichen Verkehrsmitteln liegt, unter Nutzung der Fazilität „Connecting Europe“ und/oder des Europäischen Fonds für strategische Investitionen. Im Rahmen des **Europäischen Fonds für regionale Entwicklung**, der über 35 Mrd. EUR zur Unterstützung eines energieeffizienten und CO₂-neutralen Verkehrssektors verfügt, sind 12,4 Mrd. EUR für den umweltfreundlichen städtischen Nahverkehr zweckgebunden. Vor allem im Rahmen der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit („Interreg“) kann die Errichtung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf regionaler und lokaler Ebene in kohärenter Weise gewährleistet werden. Mehrere Mitgliedstaaten haben bereits die Gelegenheit genutzt, um die Einführung einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu planen oder umweltfreundliche Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr (z. B. Elektrobusse) zu kaufen. So unterstützt beispielsweise in der Tschechischen Republik das Programm „Verkehr“ (mit rund 30 Mio. EUR) den Aufbau von Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Mehrere Mitgliedstaaten, darunter Polen, die Slowakei, die Tschechische Republik, Slowenien und Spanien, beabsichtigen, mit Unterstützung der Europäischen Struktur- und Investitionsfonds Elektrobusse anzuschaffen.

4. Ein Europa, das verteidigt: Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie für mehr Beschäftigung, Wachstum und Investitionen

Die energie- und klimapolitische Herausforderung bietet der EU-Industrie eine wesentliche Chance, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und ihre weltweite Führungsrolle durch Innovation zu stärken. Unsere wichtigsten Handelspartner sind hier bereits auf dem Vormarsch, China beispielsweise setzt sich ehrgeizige Ziele für die Herstellung und Einfuhr von sauberen Fahrzeugen (d. h. Elektro- und Brennstoffzellenautos) in den Jahren 2019 und

²⁸ COM(2017) 653.

²⁹ <https://green-driving.jrc.ec.europa.eu/>

2020, die etwa 5 % aller Neuwagen im Jahr 2019 entsprechen. Das Auto wurde in Europa erfunden und Europa muss die Führung bei seiner Neuerfindung übernehmen.

Mehr denn je haben die EU-Industrie im Allgemeinen und der Automobil- und Mobilitätssektor im Besonderen in Bezug auf ihre Tätigkeit, ihr Produktangebot und ihre Verfahren erhebliche Veränderungen zu bewältigen. Die Verringerung der Emissionen, die Innovation auf dem Gebiet der elektrifizierten Antriebsstränge, autonomes Fahren und vernetzte Fahrzeuge zählen zu den wichtigsten Entwicklungen, aber auch Digitalisierung und Automatisierung werden die traditionellen Herstellungsverfahren grundlegend verändern. Die Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie, zu denen auch die Bauteile zählen, ändern sich rasch mit dem Markteintritt neuer Akteure. Gleichzeitig steht die europäische Automobilindustrie vor der großen Aufgabe, das Vertrauen der Verbraucher zurückzugewinnen.

Der Automobilssektor ist von entscheidender Bedeutung für Europas Wohlstand, er steht für 12 Millionen Arbeitsplätze in Herstellung, Verkauf, Wartung und Verkehr sowie 4 % des Bruttoinlandsprodukts (BIP) der EU. Die Automobilindustrie der EU gehört zu den weltweit größten Kraftfahrzeugherstellern. Sie leistet Europas größten privaten Beitrag zu Forschung und Entwicklung und investiert mehr als 50 Mrd. EUR pro Jahr³⁰.

Unser Ziel ist es, die EU-Industrie und ihre Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu stärken. **Innovation, Digitalisierung und Dekarbonisierung sind von zentraler Bedeutung für die Aufrechterhaltung der Führungsrolle Europas in der Automobilindustrie der Zukunft.** Dies ist einer der Grundpfeiler der Industriepolitik der EU³¹.

Dieser stetige Wandel in der Industrie setzt auch die Arbeitnehmer einem erheblichen Anpassungsdruck aus; er muss daher durch Maßnahmen flankiert werden, die einen reibungslosen Übergang gewährleisten und die Widerstandsfähigkeit erhöhen, damit **Menschen und Gemeinschaften die neuen Chancen nutzen können.** Diese Maßnahmen müssen den neuen Stellenanforderungen Rechnung tragen, das lebenslange Lernen fördern und den Arbeitnehmern beim Stellenwechsel helfen sowie diejenigen in den betroffenen Sektoren, die die Branche wechseln müssen, aktiv bei der Umschulung und der Suche nach einem neuen Arbeitsplatz unterstützen. Die Kommission fördert in Partnerschaft mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern, beispielsweise Arbeitgebern, Arbeitnehmervertretern und Aus- und Weiterbildungsanbietern, die Resilienz und Wettbewerbsfähigkeit der Arbeitsmärkte, indem Qualifikationsdefizite und Diskrepanzen zwischen Qualifikationsangebot und -nachfrage abgebaut und die Entwicklung neuer Kompetenzen durch das Lernen im Ausland unterstützt wird. Zu den wichtigsten Initiativen zählen die Kompetenzagenda der EU³² und die Blaupause zur Branchenzusammenarbeit für Kompetenzen³³, der Europäische Sozialfonds und das Erasmus+-Programm³⁴. Die Kommission hat außerdem Möglichkeiten aufgezeigt, wie das Innovationspotenzial Europas durch „intelligente Spezialisierung“ auf regionaler Ebene maximiert werden kann, unter anderem durch den Aufbau sozialer Widerstandsfähigkeit innerhalb der Gemeinschaften,

³⁰ Siehe GEAR2030-Bericht: http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_en

³¹ COM(2017) 479.

³² COM(2016) 381.

³³ Die Blaupause wird in sechs Pilotbranchen, darunter der Automobilindustrie, umgesetzt: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&intPageId=4320&langId=en>

³⁴ http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node_de

indem die Wirtschaftstätigkeit angeregt und gleichzeitig Arbeitsplätze geschaffen und die Regionen im Übergang unterstützt werden³⁵. Außerdem werden für die Industrie sowie die Aus- und Weiterbildungsanbieter Instrumente zur Erfassung von Daten über Kompetenzen und zur Erstellung von Prognosen entwickelt³⁶.

Die EU-Rechtsvorschriften müssen die richtigen Anreize setzen, damit die Industrie weiterhin auf Dekarbonisierung setzt und auf dem Weg zur weltweiten technologischen und industriellen Führungsrolle voranschreitet. Das bedeutet, dass neben Digitalisierung und Automatisierung auch in die Dekarbonisierung investiert werden muss, damit Europa auch in diesem wichtigen technologischen Wettbewerb eine führende Rolle einnehmen kann. Obgleich mit einem raschen Anstieg der Zahl sauberer Fahrzeuge (vor allem der Elektrofahrzeuge) gerechnet wird, werden den Prognosen zufolge im Jahr 2030 noch immer rund 90 Prozent der Pkw auf europäischen Straßen ausschließlich durch einen Verbrennungsmotor angetrieben, wenn keine neuen Maßnahmen getroffen werden³⁷. Eine ausgewogene und nachhaltige Umstellung erfordert kontinuierliche Investitionen zur Steigerung der Kraftstoffeffizienz von Fahrzeugen und zur erfolgreichen Vermarktung von mehr emissionsarmen bzw. emissionsfreien Fahrzeugen. Dieser ausgewogene Ansatz lässt Raum für weitere Verbesserungen der Energieeffizienz von Verbrennungsmotoren und wird die für den Aufbau von Infrastrukturen sowie für die Markteinführung sauberer und für alle Europäer erschwinglicher und zugänglicher Fahrzeuge erforderliche Zeit einräumen³⁸.

Der Vorschlag der Kommission für **CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge** für die Zeit nach 2020 umfasst daher ehrgeizige und zugleich realistische Ziele für die Verringerung der Emissionen für 2025 und 2030. Ferner sieht er ein auf einem Richtwert für den Anteil emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge beruhendes Anrechnungssystem vor, anstatt eine bestimmte Technologie mit festen Quoten vorzuschreiben. Den Investoren in alternative Antriebsstränge und Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe wird damit ein deutliches und starkes Signal gegeben in der Absicht, den Vorreitern einen starken Anreiz für weitere Investitionen in kohlenstoffarme Technologien zu bieten. Eine Halbzeitbewertung der Rechtsvorschriften wird es der Kommission ermöglichen, deren Wirksamkeit zu bewerten und gegebenenfalls Änderungen vorzuschlagen.

Die Kommission hält es für wichtig, **eine technologisch neutrale Definition des Begriffs der emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeuge beizubehalten**, um Anreize für die Marktdurchdringung von emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen zu schaffen, da diese über das höchste Potenzial zur Reduzierung der CO₂-Emissionen verfügen, aber auch sehr wichtige positive Auswirkungen in Bezug auf saubere Luft haben werden. Dieser Ansatz wird für einen stabilen Rechtsrahmen für die Industrie sorgen, der ihr ausreichend Zeit für die Planung lässt, während die Anzahl emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge auf dem EU-Markt – zum Nutzen der europäischen Verbraucher und der Lebensqualität der Bürger durch sauberere Luft in unseren Städten – rascher zunehmen wird.

³⁵ COM(2017) 376.

³⁶ <http://skillspanorama.cedefop.europa.eu/en>

³⁷ SWD(2017) 650.

³⁸ „Bis 2024 dürften die durchschnittlichen Betriebskosten eines Elektrofahrzeugs innerhalb eines Vierjahreszeitraums denen eines Benzinautos entsprechen.“ Siehe Studie des Europäischen Verbraucherverbands (BEUC) (nur in EN): http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122_low_carbon_cars_in_the_2020s-brochure.pdf

Vernetzte und automatisierte Fahrzeuge haben ein erhebliches Potenzial zur Verringerung von Verkehrsüberlastung, CO₂-Emissionen, Luftverschmutzung und der Zahl der Unfalltoten auf unseren Straßen. Diese Fahrzeuge kommen bereits auf den EU-Markt und stellen weitere Herausforderungen und Chancen für die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie dar. Um größtmöglichen Nutzen aus der groß angelegten grenzüberschreitenden Erprobung sowie aus Forschungs- und Finanzierungsprogrammen auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten ziehen zu können, müssen wir dafür sorgen, dass die grenzüberschreitende und EU-weite Einführung und Verbreitung dieser Technologie in kohärenter Weise erfolgen und gut koordiniert werden. Zusätzlich zur Förderung von Forschung und Innovation in diesem Bereich wird die Kommission ihre Arbeit zu allen damit verbundenen ordnungspolitischen Fragen fortsetzen, wobei sie die Empfehlungen der Hochrangigen Gruppe GEAR2030³⁹ berücksichtigt.

Elektromobilität in großem Umfang in Europa bedeutet, dass in der EU wesentlich mehr **Batterien** benötigt werden. Tatsächlich stehen Batterien im Mittelpunkt dieser neuen industriellen Revolution und bilden eine wesentliche Voraussetzung für den Übergang zu sauberer Mobilität. Ihre Entwicklung und Produktion spielt eine strategische Rolle beim derzeit stattfindenden Übergang zu sauberer Mobilität und sauberen Energiesystemen.

Globalen Marktprognosen zufolge wird die Nachfrage nach Lithium-Ionen-Akkumulatoren bis 2025 von derzeit 78 GWh auf 210-535 GWh steigen. Die Marktbedarfsprognosen für Europa im Jahr 2025 bewegen sich zwischen 37 und 117 GWh, während die Nachfrage heute unter 10 GWh liegt⁴⁰.

Der Vorschlag zu den CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, einschließlich des Anrechnungssystems für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge, wird die erforderliche Klarheit und Berechenbarkeit in Bezug auf das Tempo der Einführung in der EU bis 2030 schaffen und gleichzeitig den Zugang der Verbraucher zu erschwinglichen saubereren Mobilitätsformen erleichtern. Die von den Automobilherstellern angekündigte Absicht, in den kommenden Jahren neue Elektromodelle auf den Markt zu bringen, und die entsprechenden Zeitpläne bestätigen den erwarteten Anstieg der Nachfrage nach Batterien. Aus Sicht der Branche wird die wachsende Nachfrage von heute an bis 2025 erhebliche Investitionen in die Batterie-Wertschöpfungskette erfordern, einschließlich einer massiven Expansion der Herstellung von Batteriezellen. Hier hat Europa daher eindeutig die Chance, attraktive Investitionsmöglichkeiten entlang der Wertschöpfungskette zu bieten.

Europa muss daher dringend entscheidende Schritte unternehmen, um **eine vollständige Wertschöpfungskette für die Entwicklung und Herstellung fortgeschrittener Batterien in der EU** aufzubauen. Dies sollte für alle Phasen der Lebensdauer der Batterie, einschließlich Wiederverwendung oder Recycling, und auch für die effizientere Nutzung der Ressourcen und Rohstoffe gelten. Es wird ebenfalls von entscheidender Bedeutung sein, **rasch von der Forschung zur Erprobung und Demonstration der Herstellung hochentwickelter Batteriezelltechnologien in der EU überzugehen**. Die europäischen Unternehmen verfügen über das Fachwissen und die Kapazität, Europa zum führenden Kontinent für Elektromobilität und Batterien der nächsten Generation zu machen. Dies kann erreicht werden, indem ein gesamteuropäisches, sektorübergreifendes Batterie-Ökosystem geschaffen wird, das in der Lage ist, die technologische Führungsposition in leistungsstarke, auf die Verbrauchervünsche abgestimmte Batteriesysteme umzumünzen, die in Europa hergestellt werden und die wettbewerbsfähig sind.

³⁹ Siehe auch GEAR2030-Bericht.

⁴⁰ JRC Science for Policy Support, EU competitiveness in Advanced Li-ion Batteries for E-mobility and Stationary Storage Applications – Opportunities and Actions, September 2017.

Angesichts der Höhe der erforderlichen Investitionen und der Dringlichkeit kann dies nicht unkoordiniert angegangen werden. Ein **europaweiter Ansatz** ist erforderlich. In Anbetracht des sich rasch verändernden globalen Wettbewerbsumfelds sollte dieser Ansatz sich nicht auf ein einziges Projekt oder eine einzige Technologie konzentrieren, sondern die Förderung und Koordinierung von Projekten unter der Federführung der Industrie in der gesamten Batterielieferkette im Rahmen gemeinsamer Initiativen zum Ziel haben, um Fachwissen und Finanzmittel in diesem Bereich zu bündeln. Angesichts der weitreichenden Auswirkungen, u. a. auf die europäischen Mobilitäts- und Energiesysteme insgesamt, und der offenkundigen Folgen für die Industriepolitik und die Strategien der EU für die Kreislaufwirtschaft sowie für die Wirtschaftspartnerschaften der EU mit Drittländern, insbesondere mit Afrika, soweit es um Rohstoffe geht, muss sich jede europäische Batterienstrategie um viel mehr als nur um Fahrzeugbatterien drehen⁴¹.

Um konkrete Projekte anzustoßen, wird die Kommission im Rahmen des Programms Horizont 2020 (Arbeitsprogramm 2018-2020) zusätzlich zu den bereits zugewiesenen 150 Mio. EUR weitere 200 Mio. EUR direkt für die Batterieforschung und -innovation zuweisen. Außerdem können der Europäische Fonds für strategische Investitionen sowie maßgeschneiderte Finanzierungsinstrumente wie beispielsweise InnovFin-Energie-Demonstrationsprojekte attraktive Bedingungen für die Finanzierung von Industrieprojekten durch die Europäische Investitionsbank bieten⁴².

Die Kommission arbeitet eng mit den führenden Vertretern der EU-Industrie sowie mit den Mitgliedstaaten⁴³ zusammen und wird auf diese Fragen im Rahmen der „Industry Days“ im Februar 2018 zurückkommen. Die Industrie- und Innovationsgemeinschaft der EU wird diesen Prozess in enger Zusammenarbeit mit der Kommission, der Europäischen Investitionsbank und interessierten Mitgliedstaaten voranbringen, um eine wettbewerbsfähige und rentable Herstellungskette zu entwickeln, große Märkte zu erobern sowie Beschäftigung, Wachstum und Investitionen in ganz Europa zu fördern. Darüber hinaus verfügt die Kommission über verschiedene Instrumente, um gemeinsame Investitionen und die Zusammenarbeit zwischen privaten und öffentlichen Akteuren entlang der Wertschöpfungskette zu erleichtern, sowie einen klar definierten Rahmen für staatliche Beihilfen zur Unterstützung solcher Maßnahmen⁴⁴.

Die EU verfügt über eine breite Palette von Instrumenten, die gezielt für die Batterieentwicklung eingesetzt werden können. Dazu zählen der **Europäische Fonds für strategische Investitionen** und der **Europäische Fonds für regionale Entwicklung** (44 Mrd. EUR stehen im Rahmen der in den EU-Regionen entwickelten Strategien für eine intelligente Spezialisierung potenziell u. a. für Forschung und Innovation im Bereich Batterien zur Verfügung, und 35 Mrd. EUR für energieeffizienten und CO₂-armen Verkehr). Die Europäische Kommission wird im Rahmen des Programms **Horizont 2020** (2018-2020) 200 Mio. EUR direkt für die Batterieforschung und -innovation zuweisen, die die bereits zugewiesenen 150 Mio. EUR ergänzen.

5. Schlussfolgerungen

Mit dem zweiten Paket von Vorschlägen im Rahmen der Initiative „Europa in Bewegung“ soll sichergestellt werden, dass in Europa die besten emissionsarmen und -freien, vernetzten

⁴¹ COM(2014) 297.

⁴² <http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm>

⁴³ High-Level Meeting on Battery Development and Production in Europe, 11. Oktober 2017, http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-17-3861_en.htm

⁴⁴ ABl. C 188 vom 20.6.2014, S. 4.

und automatisierten Mobilitätslösungen, Ausrüstungen und Fahrzeuge entwickelt, hergestellt und angeboten werden, und dass wir über die modernste Infrastruktur für die Unterstützung verfügen. Gleichzeitig trägt es dazu bei, die Umwelt zum Nutzen der Bürgerinnen und Bürger sauberer zu machen und ihre Lebensqualität zu erhöhen, vor allem indem die Luftqualität in den Städten verbessert wird und Staus verringert werden. Die im Rahmen dieses Pakets vorgeschlagenen Maßnahmen tragen ferner dazu bei, das Vertrauen der Verbraucher wiederherzustellen.

Dieses Paket umfasst somit eine Kombination aus angebots- und nachfrageorientierten Maßnahmen, um Europa auf den Weg zu einer emissionsarmen Mobilität zu bringen und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie und des europäischen Mobilitätsökosystems zu stärken. Das Paket enthält klare Empfehlungen an die Mitgliedstaaten, bestehende Infrastrukturlücken zu schließen und den ermittelten Infrastrukturbedarf zu befriedigen. Ferner werden Maßnahmen zur Mobilisierung von Finanzmitteln auf EU-Ebene genannt (soweit erforderlich). Es wird daher zu mehr Planbarkeit und Rechtssicherheit führen sowie gleiche Ausgangsbedingungen schaffen.

Dieses Paket baut ferner auf vielen anderen strategischen Arbeiten der Kommission auf, deren Ziel es unter anderem ist, den Einbau von Ladestationen in Wohnhäusern, öffentlichen Gebäuden und auf Parkplätzen zu steigern⁴⁵, die europäischen Unternehmen und Verbraucher beim Übergang zu einer gestärkten und stärker kreislauforientierten Wirtschaft, in der die Ressourcen nachhaltiger genutzt werden⁴⁶, zu unterstützen sowie die Widerstandsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Arbeitsmärkte zu fördern. Es richtet sich an alle Europäer in ihrer Eigenschaft als Bürger, Arbeitnehmer und Verbraucher. Zudem wird es der Wettbewerbsfähigkeit Europas neue Impulse geben und spürbare Verbesserungen bewirken, sowohl für den EU-Binnenmarkt als auch in den Mitgliedstaaten, auf nationaler und regionaler Ebene, sowie in städtischen Gebieten.

Die Kommission fordert alle Interessenträger zu enger Zusammenarbeit auf, um die rasche Annahme und Umsetzung dieser Vorschläge und Maßnahmen zu gewährleisten, damit die Vorteile für Industrie, Unternehmen, Arbeitnehmer und Bürger der EU maximiert werden und so rasch wie möglich zum Tragen kommen.

In der ersten Jahreshälfte 2018 wird die Kommission das dritte und letzte Paket im Rahmen von „Europa in Bewegung“ vorlegen. Es wird Vorschläge zu Normen für CO₂-Emissionen von LKW, Folgemaßnahmen zu den Empfehlungen der Hochrangigen Gruppe GEAR2030 vom 18. Oktober 2017⁴⁷, Maßnahmen im Bereich der kooperativen, vernetzten und automatisierten Fahrzeuge und Mobilitätslösungen sowie Vorschläge umfassen, die darauf abzielen, die Verwendung elektronischer Beförderungsunterlagen zu erleichtern und die Straßenverkehrssicherheit in der EU zu erhöhen.

⁴⁵ COM(2016) 860.

⁴⁶ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_en

⁴⁷ GEAR2030-Bericht, Oktober 2017.