

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der „Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen — Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“

(COM(2016) 501 final)

(2017/C 173/10)

Berichtersteller: **Stefan BACK**

Befassung	Europäische Kommission, 20.7.2016
Rechtsgrundlage	Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	10.2.2017
Verabschiedung auf der Plenartagung	23.2.2017
Plenartagung Nr.	523
Ergebnis der Abstimmung	128/0/2
(Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) stimmt der europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität ⁽¹⁾ (im Folgenden „Strategie“) zu, einschließlich ihrer Ziele und Methoden, die im Einklang mit dem Weißbuch Verkehr von 2011 (im Folgenden „Weißbuch“) ⁽²⁾ und den von der EU und ihren Mitgliedstaaten auf der Weltklimakonferenz (COP 21) vorgelegten nationalen Minderungszielen (INDC) stehen, die auch vom EWSA befürwortet ⁽³⁾ werden und auf der Klimakonferenz von Marrakesch (COP 22) unterstützt wurden.

1.2. Der EWSA bekräftigt die Aussagen seiner Stellungnahmen zu dem Weißbuch und seiner Umsetzung und zu den Auswirkungen der auf der COP 21 getroffenen Vereinbarungen auf die europäische Verkehrspolitik insofern, als die in dem Weißbuch enthaltenen Ziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen zwar nach wie vor gelten, aber die Methoden für ihre Erreichung aktualisiert und gestärkt werden müssen.

1.3. Er begrüßt die in der Strategie enthaltenen, über das Weißbuch hinausgehenden Maßnahmen, insbesondere die Förderung der Innovation, einschließlich der europäischen Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme ⁽⁴⁾, der Entwicklung vernetzter, integrierter und automatisierter Fahrzeuge und der Integration der Elektrofahrzeuge und des Energiesystems über intelligente Netze sowie der Entwicklung neuer Geschäftsmodelle und neuer Verkehrsmuster infolge des Aufbaus einer Sharing Economy sowie des allgemeinen Ausbaus der digitalen Wirtschaft.

1.4. Der EWSA befürwortet den ganzheitlichen Ansatz der Strategie, der für Kohärenz zwischen der Verkehrspolitik und anderen Politikbereichen sorgt, wie etwa dem Ausbau des Strommarkts, der Förderung von Forschung und Entwicklung, der Entwicklung neuer Verkehrslösungen und neuer Qualifikationen sowie einer verbesserten Mobilitätsplanung, einschließlich des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs. Dieser Ansatz hätte jedoch im Hinblick auf die zwischen der Strategie und der Mitteilung über den weiteren Ausbau des Binnenmarkts bestehenden Verbindungen, u. a. auch Synergien zwischen Marktöffnung und Effizienz, weiter ausgestaltet werden können. Dies gilt auch für die Aussichten der digitalen Wirtschaft, einschließlich der digitalen Mobilität, und die Entwicklung einer Sharing Economy und einer Kreislaufwirtschaft.

1.5. Der EWSA unterstreicht die potenziellen Auswirkungen der in Ziffer 1.4 beschriebenen Entwicklungen auf die Verkehrsmuster und macht auf ihre sozialen Folgen, auch die Auswirkungen auf die Nutzer und die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten, sowie die Situation der als Unterauftragnehmer eingesetzten Kleinstunternehmen aufmerksam. All diese Fragen erfordern eine zeitnahe Beachtung, um eventuelle Probleme möglichst frühzeitig lösen zu können. Ebenso sollte den Auswirkungen auf isolierte Gebiete Rechnung getragen werden.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

⁽³⁾ ABl. C 24 vom 28.1.2012, S. 146, ABl. C 291 vom 4.9.2015, S. 14 und ABl. C 303 vom 19.8.2016, S. 10.

⁽⁴⁾ COM(2016) 766 final.

1.6. Der EWSA betont, wie überaus wichtig es ist, das Vertrauen in die Fahrzeugemissionsdaten der Hersteller wiederherzustellen, und begrüßt die dazu vorgesehenen Maßnahmen. Darüber hinaus unterstreicht er, wie wichtig die Unterstützung seitens der Akteure und der Öffentlichkeit, der Dialog mit ihnen sowie die Schritte sind, die unternommen wurden, um die für die früheren falschen Daten Verantwortlichen zu ermitteln und eine Wiederholung zu verhindern.

1.7. Er begrüßt effizienzsteigernde Maßnahmen wie die Erleichterung der Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, eine Überprüfung des Schienennetzes mit Blick auf einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr und die Bedeutung, die der Förderung der Multimodalität und der Schaffung von Anreizen für eine Verlagerung auf emissionsärmere Verkehrsträger wie den Schienenverkehr und den kombinierten Verkehr beigemessen wird. Er nimmt die Forderung der Kommission nach einem Marktzugang für Stadt- und Fernbusse zur Kenntnis, empfiehlt der Kommission jedoch, auch andere politische Maßnahmen zur Ausweitung öffentlicher Verkehrsnetze und zur Förderung einer Verkehrsverlagerung weg von Privatfahrzeugen zu erwägen. Daher sollten die verfügbaren Optionen eingehender geprüft werden. Zu seinem Bedauern vermisst er jedoch Aussagen über bessere Regeln für den Marktzugang im Güterkraftverkehr und zu einer höheren Energieeffizienz dank des europäischen modularen Systems für Lastzugkombinationen (EMS). In diesem Zusammenhang verweist der EWSA auch auf seine Stellungnahme zum Thema „Der Binnenmarkt für den internationalen Straßengüterverkehr: Sozialdumping und Kabotage“ (TEN/575) und unterstreicht erneut die Wichtigkeit klarer, durchsetzbarer Vorschriften ebenso wie die Notwendigkeit, alle Formen von Sozialdumping sowie Betrug und Missbrauch in Verbindung mit der Entsendung von Arbeitnehmern und dem Zugang zu Sozialleistungen zu bekämpfen.

1.8. Der EWSA begrüßt außerdem die Pläne für eine Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie, weist jedoch erneut darauf hin, wie wichtig Flexibilität ist, um unverhältnismäßige Kostenauswirkungen in entlegenen und dünn besiedelten Gebieten, einschließlich Inseln und Berggebieten, zu vermeiden. Er unterstreicht darüber hinaus, wie wichtig gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern im Hinblick auf Weegeentgelte und externe Kosten sind, um einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern sicherzustellen.

1.9. Er nimmt zur Kenntnis, dass die Frage des europäischen Systems zur elektronischen Mauterhebung (EETS) wieder aufgenommen wird, erinnert jedoch daran, dass dieses System schon 2004 beschlossen und immer noch nicht eingeführt wurde, was ein Indiz dafür ist, dass das gesamte System überprüft werden muss, um die der Umsetzung im Wege stehenden Hindernisse zu beseitigen.

1.10. Der EWSA begrüßt unter Verweis auf bereits vom ihm geäußerte Ansichten die Aufmerksamkeit, die alternativen Brennstoffen geschenkt wird und in deren Mittelpunkt die Bedeutung der Innovationsförderung und die Notwendigkeit eines geeigneten Rahmens steht, der die grenzüberschreitende Nutzung von Elektrizität, Erdgas, Wasserstoff und nicht die Lebensmittelproduktion beeinträchtigenden Biobrennstoffen ermöglicht. Er begrüßt, dass das Gewicht auf die Interoperabilität und die Standardisierung in der Elektromobilität gelegt wird.

1.11. Ebenso begrüßt er, dass der wesentlichen Frage der Finanzierungslösungen Beachtung geschenkt wird, und weist darauf hin, dass für Kleinprojekte Kofinanzierungslösungen gefunden werden müssen.

1.12. Der EWSA begrüßt die Bedeutung, die in der Strategie der Unterstützung seitens der Zivilgesellschaft beigemessen wird. Er betont das Potenzial des partizipativen Dialogs bei der Gewinnung von Unterstützung und der Problemlösung sowie die Möglichkeiten zur Schaffung eines Bündnisses der Zivilgesellschaft und der subnationalen Gebietskörperschaften⁽⁵⁾.

1.13. Im Sinne der Transparenz schlägt der EWSA vor, dass die Kommission einen jährlichen Emissionsanzeiger für den Verkehrssektor veröffentlicht.

1.14. Er befürwortet die geplanten Maßnahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) und schlägt vor, weitere Maßnahmen zu ergreifen, wie die Führung eines strukturierten Dialogs mit Nachbarländern über einen emissionsarmen Verkehr im Vorfeld spezifischer Projekte.

1.15. Der EWSA stellt fest, dass bei der vorgeschlagenen Lastenteilung jeder einzelne Mitgliedstaat frei entscheiden kann, wie er die Senkung der Treibhausgasemissionen bewerkstelligt, und empfiehlt, die an den Verkehr gestellten Anforderungen innerhalb der im Weißbuch vorgegebenen Grenzen zu halten.

1.16. Der EWSA bedauert, dass die Kommission keine Aktualisierung des Weißbuchs mehr beabsichtigt, denn die Digitalisierung, die Entwicklung der Energiepolitik und der von der derzeitigen Kommission bei der Konzipierung und Umsetzung politischer Maßnahmen verfolgte ganzheitliche Ansatz rechtfertigen eine Aktualisierung.

⁽⁵⁾ ABl. C 299 vom 4.10.2012, S. 170, ABl. C 389 vom 21.10.2016, S. 20.

2. Hintergrund

Emissionsreduktionsverpflichtungen der EU und das Verkehrsweißbuch von 2011

2.1. Die Europäische Kommission verabschiedete am 20. Juli 2016 ein Maßnahmenpaket zur Verringerung der Emissionen in den nicht unter das Emissionshandelssystem der EU (EHS) fallenden Sektoren („das Paket“).

2.2. Das Paket ist Teil der Umsetzung der am 23./24. Oktober 2014 vom Europäischen Rat beschlossenen 40 %-igen Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber dem Stand von 1990 und der von der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten auf der COP 21 in Paris im Dezember 2015 gemachten Zusagen (nationale Minderungsziele, INDC).

2.3. Gemäß den Schlussfolgerungen vom Oktober 2014 sollen die vom EHS erfassten Sektoren ihre Emissionen um 43 % und die nicht darunter fallenden Sektoren, wie etwa der Verkehrssektor ohne den Luftverkehr, um 30 % senken, wobei die Emissionssenkungen auf der Grundlage von Fairness und Solidarität auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt werden sollen. In den Schlussfolgerungen wird der Verkehrssektor nicht ausdrücklich genannt.

2.4. In dem Verkehrsweißbuch von 2011 [COM(2011) 144] wird festgestellt, dass die Industrieländer ihre Treibhausgasemissionen „bis 2050 um 80 bis 95 % gegenüber 1990 verringern“ müssen, um die Erderwärmung auf unter 2 °C zu begrenzen. Beim Verkehrssektor würde es genügen „bis 2050 [den] Treibhausgasausstoß [...] um mindestens 60 % gegenüber 1990“ bzw. bis 2030 um 20 % unter den Stand von 2008 (8 % über dem Stand von 1990) zu senken.

2.5. Die Kommission hat bestätigt, dass diese Ziele mit dem 2014 beschlossenen Rahmen für die Klima- und Energiepolitik 2020-2030, dem Rahmen für die Energieunion von 2015 und den von der EU eingegangenen INDC-Verpflichtungen vereinbar sind ⁽⁶⁾.

2.6. Darüber hinaus hat sie festgestellt, dass in der Zeit nach 2020 weitere Anstrengungen erforderlich sein werden, um diese Ziele zu erreichen ⁽⁷⁾.

2.7. Der jüngst durchgeführten Bewertung der bei der Umsetzung des Weißbuchs erzielten Fortschritte zufolge ist es für Schlussfolgerungen noch zu früh; der Schwerpunkt müsse weiter auf der Umsetzung liegen ⁽⁸⁾.

Das Paket

2.8. Das Paket besteht aus folgenden Teilen:

- der übergeordneten Mitteilung „Beschleunigung des Übergangs Europas zu einer CO₂-armen Wirtschaft“ [COM(2016) 500] (im Folgenden „die Mitteilung“);
- einem Legislativvorschlag zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021-2030 [COM(2016) 482] (im Folgenden „der Lastenteilungsvorschlag“);
- einem Legislativvorschlag über die Einbeziehung der Emissionen und des Abbaus von Treibhausgasen aus Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF) in den Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 (COM(2016) 479) und
- einer europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität (COM(2016) 501) (im Folgenden „die Strategie“).

2.9. Die Mitteilung der Kommission enthält die wesentlichen Grundsätze für die Umsetzung, wie die Lastenverteilung entsprechend den Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten (Gerechtigkeit und Solidarität), Flexibilität durch die Nutzung von Emissionsrechten in nicht unter das EHS fallenden Sektoren und die Aufrechterhaltung ehrgeiziger Emissionsreduktionsziele durch eine getrennte Betrachtung der einzelnen Sektoren (Umweltintegrität). In der Mitteilung wird hervorgehoben, wie wichtig es ist, den Übergang durch entsprechende Rahmenbedingungen zu fördern.

2.10. In dem **Lastenteilungsvorschlag** wird die Verantwortung für die im Rahmen des COP 21-Übereinkommens von Paris zugesagten INDC unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt. Jeder Mitgliedstaat entscheidet selbst, wie er seine Ziele erreicht.

⁽⁶⁾ COM(2014) 15 final, S. 14, Ziffer 4.1, COM(2015) 80 final, COM(2011) 112 final, S. 6.

⁽⁷⁾ COM(2014) 15 final, S. 14, Ziffer 4.1.

⁽⁸⁾ SWD(2016) 226.

2.11. Mit der **Strategie** werden die Emissionssenkungsziele des Weißbuchs umgesetzt. In ihrem Mittelpunkt steht der Straßenverkehr mit folgenden Hauptpunkten:

a) **Effizienz, Verhalten, Anlastung der Wegekosten**

- Optimierung der Verkehrssysteme
- Beeinflussung des Verhaltens durch Mautgebühren
- Förderung der Multimodalität

b) **Alternative Kraftstoffe**

- Förderung emissionsarmer alternativer Energieträger im Verkehrssektor
- Entwicklung von Biokraftstoffen der zweiten Generation
- Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (2014/94/EU)

c) **Emissionsarme Fahrzeuge**

- gemeinsame Normen für den grenzüberschreitenden Reiseverkehr
- Förderung emissionsfreier Fahrzeuge, u. a. durch die Vergabe öffentlicher Aufträge
- Bescheinigung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Bussen und Lkw
- Wiederherstellung des Vertrauens in die Messung der Abgasemissionen im praktischen Fahrbetrieb

d) **Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen: Synergien, neue Geschäftsmodelle, Innovation, digitale Wirtschaft, Weiterentwicklung der Qualifikationen, Investitionen und Förderung**

- Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für emissionsarme Mobilität durch Synergien mit anderen Politikbereichen, Forschung, Innovation und Kompetenzaufbau

e) **Luft- und Seeverkehr — internationale Maßnahmen**

- Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat nun eine globale marktgestützte Maßnahme für den Luftverkehr vorgeschlagen und die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) entwickelt derzeit Gestaltungskriterien für die Energieeffizienz in der Schifffahrt, angefangen bei der Emissionsüberwachung.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1. Der EWSA befürwortet entsprechend seinem Standpunkt zu dem Weißbuch und den INDC der EU ⁽⁹⁾ die Ziele der Strategie.

3.2. Der EWSA bekräftigt, dass er die Ziele des Weißbuchs unterstützt, und bedauert wie bereits in seiner 2015 verabschiedeten Stellungnahme zur Umsetzung des Weißbuchs erneut, dass der Verkehrsbinnenmarkt bei weitem noch nicht vollendet ist und dahingehende Maßnahmen begrüßenswert wären ⁽¹⁰⁾. Durch die Vollendung des Binnenmarkts ließen sich die Ressourceneffizienz verbessern und die Emissionen senken. Dies muss durch klare, durchsetzbare Vorschriften erreicht und von Maßnahmen zur Bekämpfung aller Formen von Sozialdumping sowie von Betrug und Missbrauch in Verbindung mit der Entsendung von Arbeitnehmern und dem Zugang zu Sozialleistungen flankiert werden.

3.3. Der EWSA unterstützt auch die neuen, innovativen Elemente der Strategie, wie kooperative intelligente Verkehrssysteme (C-ITS), einschließlich der Entwicklung kooperativer, vernetzter und automatisierter Fahrzeuge und der Integration der Elektrofahrzeuge in das Energiesystem über intelligente Netze, der Konzipierung neuer Geschäftsmodelle und Verkehrsmuster infolge des Aufbaus einer Sharing Economy durch IT-Plattformen sowie des generellen Ausbaus der digitalen Wirtschaft. Die digitalen Systeme werden sich außerdem sowohl auf den Personen- als auch den Güterverkehr auswirken und beispielsweise die Verkehrsströme und die Möglichkeit, eine ressourcenschonende Wahl zur Emissionssenkung zu treffen, verbessern ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ ABl. C 24 vom 28.1.2012, S. 146, ABl. C 291 vom 4.9.2015, S. 14 und ABl. C 303 vom 19.8.2016, S. 10.

⁽¹⁰⁾ ABl. C 291 vom 4.9.2015, S. 14, Ziffern 1.5 und 1.6.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 766 final.

3.4. Er betont, wie überaus wichtig es ist, das Vertrauen in die Fahrzeugemissionsdaten der Hersteller wiederherzustellen, und begrüßt die dazu vorgesehene Maßnahme. Er unterstreicht, wie wichtig die Unterstützung seitens der Akteure und der Öffentlichkeit, der Dialog mit ihnen sowie die Schritte sind, die unternommen wurden, um die für die früheren falschen Daten Verantwortlichen zu ermitteln und eine Wiederholung zu verhindern.

3.5. Er bekräftigt, dass viele der vorgeschlagenen Maßnahmen Flexibilität und eine Anpassung an die örtlichen Bedingungen, einschließlich Straßenbenutzungsgebühren, erfordern ⁽¹²⁾.

3.6. Er befürwortet weiterhin die Ziele des auf der COP 21 in Paris geschlossenen Übereinkommens und die INDC der EU und bleibt bei seiner Auffassung, dass diese Verpflichtungen nicht über die im Weißbuch festgelegten Ziele hinausgehen ⁽¹³⁾. Er nimmt zur Kenntnis, dass die Vertragsparteien in der „Proklamation von Marrakesch“ die Umsetzung des Übereinkommens von Paris und die Schaffung einer Marrakesch-Partnerschaft für globales Handeln unter Einbeziehung auch anderer Interessenträger als nur der Vertragsparteien unterstützen.

3.7. Der EWSA bekräftigt seine Auffassung, dass die Umsetzung des Weißbuchs und die Rahmenstrategie für eine krisenfesten Energieunion (COM(2015) 80 final) überprüft und gegebenenfalls um neue Maßnahmen ergänzt werden müssen, um ihre Ziele zu erreichen ⁽¹⁴⁾.

3.8. Der EWSA betont, dass ein der Umsetzung der Strategie förderliches Umfeld bzw. günstige Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, und verweist in diesem Zusammenhang auf die Mitteilung der Kommission „Nach Paris“ ⁽¹⁵⁾, in der es heißt: „Das fragmentierte System mit unkoordinierten nationalen Strategien, Markthemmnissen und in Bezug auf die Energieversorgung isolierten Gebieten muss der Vergangenheit angehören“. Die Energieunion bildet einen Rahmen zur Schaffung eines der Energiewende förderlichen Umfelds, und mit der künftigen Strategie für Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit werden sich die Synergien nutzen lassen, die zwischen den Bereichen Energie, Verkehr, Kreislaufwirtschaft sowie industrielle und digitale Innovation bestehen, um die Wettbewerbsfähigkeit der bestehenden und künftigen europäischen CO₂-armen und Energieeffizienztechnologien zu steigern. Wie bereits in Ziffer 3.3 erwähnt, umfasst dies auch Maßnahmen zur Verbesserung der Qualifikationen und die Förderung von Forschung und Entwicklung.

Die Aktivierung breiter Kreise der Zivilgesellschaft — Bürger, Verbraucher, Sozialpartner, KMU, innovative Start-up-Unternehmen und weltweit wettbewerbsfähige Branchen — ist erforderlich. Intelligente Städte und städtische Ballungsgebiete und ihre Rolle bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und der Verkehrsplanung werden als ein Umfeld genannt, in dem die künftige Transformation zu großen Teilen Gestalt annehmen wird ⁽¹⁶⁾.

3.9. Die Strategie stützt sich auf einen sektorübergreifenden Ansatz, z. B. wenn die Notwendigkeit günstiger Rahmenbedingungen erwähnt und auf digitale Mobilitätslösungen und Verbindungen zur Energiepolitik verwiesen wird. Dieser Ansatz steht mit der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über die Umsetzung des Weißbuchs und mit der Mitteilung der Kommission zum Ausbau des Binnenmarkts in Einklang. Mit beiden wird angestrebt, die Öffentlichkeitswirksamkeit sektorspezifischer Maßnahmen zu erhöhen und sie verständlicher zu machen, indem sie in übergreifende EU-Strategien eingebettet werden ⁽¹⁷⁾.

3.10. Der EWSA befürwortet den in der Strategie gegenüber der Verkehrspolitik verfolgten ganzheitlichen Ansatz, hätte sich aber eine tiefere Ausgestaltung gewünscht, z. B. im Hinblick auf die Kohärenz zwischen der Strategie und der Mitteilung über den Ausbau des Binnenmarkts, auch in Bezug auf die Synergien zwischen Marktöffnung und Effizienz, die vom digitalen Binnenmarkt ausgehenden Chancen, die Sharing Economy und die Kreislaufwirtschaft, einschließlich der Auswirkungen auf die Verkehrsmuster sowie sozialer Aspekte ⁽¹⁸⁾.

3.11. In der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu der Strategie wird eine Reihe neuer „gesellschaftlicher“ Entwicklungen wie die Sharing Economy im Verkehrssektor, selbstfahrende und vernetzte Fahrzeuge, Digitalisierung und Mobilität als Dienstleistung erwähnt. Diese Entwicklungen, einschließlich der zunehmenden Nutzung von Internetplattformen, sollten in der Strategie erwähnt werden.

⁽¹²⁾ ABl. C 24 vom 28.1.2012, S. 146.

⁽¹³⁾ ABl. C 303 vom 19.8.2016, S. 10, Ziffern 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 und 5.2.

⁽¹⁴⁾ ABl. C 303 vom 19.8.2016, S. 10, Ziffern 1.4, 5.2 und 5.3.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 110 final, Abschnitt 3.1, S. 5.

⁽¹⁶⁾ COM(2016) 110 final, Abschnitt 3.1, S. 7.

⁽¹⁷⁾ SWD(2016) 226, Abschnitt 4.1, S. 27.

⁽¹⁸⁾ COM(2016) 288 final und COM(2016) 356 final.

3.12. Der EWSA bedauert, dass in der Strategie nicht auf die sozialen Aspekte — darunter auch die Verbraucherrechte, Arbeitsmarktbeziehungen und die Rolle von Mikrounternehmen — einiger geplanter Initiativen, wie etwa des Vorhabens betreffend kooperative intelligente Verkehrssysteme (C-ITS), der digitalen Wirtschaft, neuer Verkehrsmuster oder einer weiteren Marktöffnung in verschiedenen Verkehrssektoren eingegangen wird. Er hält es für wichtig, sich frühzeitig mit diesen Fragen zu befassen, um unnötige Spannungen zu vermeiden.

3.13. Der EWSA begrüßt, dass in der Strategie die Frage der Finanzierung angesprochen wird, da sie für die Umsetzung der Strategie ausschlaggebend ist. Er macht auf den Finanzierungsbedarf von Gebieten mit begrenzten finanziellen Mitteln und von Projekten aufmerksam, die nicht groß genug sind, um die Schwellenwerte für eine EU-Kofinanzierung zu erreichen. Wie im Energiesektor sollte auch im Verkehrssektor die Möglichkeit bestehen, kleine Projekte zu finanzieren.

3.14. Der EWSA hält es für wichtig, das Weißbuch — wie von der Kommission bereits für 2016 geplant⁽¹⁹⁾ — zu überarbeiten. Er teilt nicht die Auffassung, dass es für eine Bewertung der Umsetzung noch zu früh ist⁽²⁰⁾, da Entwicklungen wie die Digitalisierung, die Entwicklung der Energiepolitik und der ganzheitliche Politikgestaltungs- und Umsetzungsansatz der derzeitigen Kommission eine Aktualisierung des Weißbuchs rechtfertigen.

3.15. Der EWSA unterstützt die in der Strategie für auswärtiges Handeln enthaltenen Vorschläge, insbesondere die weiteren Maßnahmen im Rahmen der ICAO und der IMO im Luft- und Seeverkehr. Er bedauert, dass in der Strategie keine anderen Formen auswärtigen Handelns erwähnt werden, wie strukturierte Dialoge und Vergleiche mit Nachbarländern in Osteuropa und Nordafrika.

4. Besondere Bemerkungen

4.1. Der EWSA begrüßt vorbehaltlich der nachstehenden Anmerkungen den der Strategie beigefügten Aktionsplan:

- Er bedauert, dass in dem Aktionsplan zwar die Erleichterung der Verwirklichung der transeuropäischen Verkehrsnetze, eine Überprüfung des europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr sowie die Marktzu- gangregeln für Stadt- und Fernbusdienste erwähnt werden, von den geplanten Vorschlägen für bessere Regeln über den Zugang zum Straßengüterverkehrsmarkt jedoch keine Rede ist. Hierdurch wird ein Element der Verkehrsmarkt- regulierung ausgeklammert, bei dem ein erhebliches Potenzial dafür besteht, die Funktionsweise des Marktes zu verbessern, sodass er sich zu einem energie- und ressourceneffizienteren Verkehrssystem entwickeln kann. Der EWSA verweist auf seine Stellungnahme zum Thema „Der Binnenmarkt für den internationalen Straßengüterverkehr: Sozialdumping und Kabotage“ (TEN/575) und unterstreicht erneut die Wichtigkeit klarer, durchsetzbarer Vorschriften ebenso wie die Notwendigkeit, alle Formen von Sozialdumping sowie Betrug und Missbrauch in Verbindung mit der Entsendung von Arbeitnehmern und dem Zugang zu Sozialleistungen zu bekämpfen.
- Der EWSA begrüßt die Absicht, die Eurovignetten-Richtlinie (1999/62/EG), die Richtlinie über europäische elektronische Mautsysteme (2004/52/EG) und die Entscheidung der Kommission von 2009 über technische Aspekte des Mautdienstes zu überarbeiten.
- Er bekräftigt seine Ansicht, dass Flexibilität und die Vermeidung unangemessener Kostenauswirkungen in abgelegenen, dünn besiedelten Gebieten, einschließlich Inseln und Berggebieten, wichtige Elemente etwaiger kommender Vorschläge sein sollten⁽²¹⁾.
- Die Richtlinie über europäische elektronische Mautsysteme (EETS) wurde 2004 erlassen, ist aber trotz verschiedener Versuche noch immer nicht umgesetzt worden. Nach Ansicht des EWSA bedarf dieses Konzept einer Überarbeitung, um es für Betreiber und Nutzer attraktiver zu machen.

4.2. Er teilt die Auffassung, dass die europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme großes Potenzial für die Erbringung eines Mehrwerts durch höhere Effizienz birgt, und weist auf die Veränderungen hin, die solche Systeme für die Verkehrsmuster, die Marktstruktur, das Vertragsrecht und die sozialen Aspekte mit sich bringen, beispielsweise die zunehmende Zahl von Kleinstunternehmen, die ihre Dienste auf Internetplattformen anbieten. Diesen Aspekten sollte gebührend Rechnung getragen werden⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ ABl. C 303 vom 19.8.2016, S. 10, Ziffern 1.4 und 5.2.

⁽²⁰⁾ SWD(2016) 226, Abschnitt 5, S. 34, und Abschnitt 2, S. 4.

⁽²¹⁾ ABl. C 303 vom 19.8.2016, S. 10 — Ziffer 1.6.

⁽²²⁾ COM(2015) 192 final.

4.3. Der EWSA befürwortet das Ziel der Strategie, die Multimodalität zu fördern, und betont, dass in jedem Einzelfall den ressourceneffizientesten Verkehrslösungen Vorrang gegeben werden sollte. Er hofft ferner, dass die Bewertung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr zu einer nützlichen Aktualisierung mit ausreichender Flexibilität im Interesse einer höchstmöglichen Effizienz führen wird, ohne jedoch einen parallelen Marktzugang für den Straßenverkehr vorzusehen. Er betont, wie wichtig es ist, Anreize für eine Verlagerung hin zu emissionsarmen Verkehrsträgern, einschließlich des Schienen- und des kombinierten Verkehrs, zu schaffen und in diesem Zusammenhang die Wegeentgelte und externen Kosten so zu regeln, dass ein fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern gewährleistet ist.

4.4. Der EWSA macht auf die verbesserte Ressourceneffizienz aufmerksam, die bei Lastzugkombinationen mit einer Länge von 25,25 Metern (europäisches modulares System, EMS) erreicht wurde. Zwei EMS-Lastzugkombinationen haben das gleiche Ladevermögen wie drei herkömmliche Kombinationen, was eine bessere Energieeffizienz und geringere Emissionen je Einheit bedeutet. Nach dem Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten sollten EMS-Lastzugkombinationen daher überall dort zulässig sein, wo die Bedingungen es erlauben, auch im grenzüberschreitenden Verkehr.

4.5. Er befürwortet den in der Strategie gegenüber alternativen Kraftstoffen verfolgten Ansatz einschließlich der Notwendigkeit einer Marktstützung und des Infrastrukturausbaus je nach den unterschiedlichen Erfordernissen der verschiedenen Verkehrsträger, aus heutiger Sicht hauptsächlich a) Elektroantrieb, in erster Linie für Pkw, b) Erdgas in unterschiedlicher Form, am meisten genutzt in Lkw, Bussen und Schiffen und c) Biokraftstoffe. Der EWSA betont, dass sich der Sektor der alternativen Kraftstoffe ständig weiterentwickelt und sich sowohl das Angebot als auch die Nachfrage ändern kann.

4.6. Der EWSA begrüßt im Einklang mit seinen früheren Standpunkten⁽²³⁾ die Pläne für die Weiterentwicklung von Biokraftstoffen, die nicht aus landwirtschaftlichen Erzeugnissen oder durch eine Flächennutzung gewonnen werden, die die Lebensmittelproduktion beeinträchtigt, sondern aus anderen Quellen wie z. B. Rest-, Neben- und Abfallprodukten, auch aus der Forstwirtschaft.

4.7. Er unterstreicht die Wichtigkeit einer Einbindung der Zivilgesellschaft und der nachgeordneten Gebietskörperschaften in die Umsetzung der Strategie. Eine wichtige Komponente davon wäre die verstärkte Nutzung des partizipativen Dialogs mit der Zivilgesellschaft, wie der EWSA in seiner Sondierungsstellungnahme „Verkehrs-Weißbuch: Einbindung und Teilhabe der Zivilgesellschaft“ vom 11. Juli 2012⁽²⁴⁾ vorgeschlagen hat, die in zwei Konferenzen — in Malmö 2015 und in Mailand 2016 — zur Zukunft der europäischen Kernnetzkorridore mündete, auf denen es um Umsetzungs-, Steuerungs- und Finanzierungsfragen ging.

4.8. Zur Verbesserung der Transparenz schlägt der EWSA vor, dass die Kommission einen jährlichen Emissionssenkungsanzeiger veröffentlicht.

4.9. Er weist darauf hin, dass es wichtig ist, wie in der einschlägigen EWSA-Stellungnahme vorgeschlagen⁽²⁵⁾, Bündnisse zu schaffen, um die Umsetzung zu fördern und Probleme zu lösen.

4.10. Der EWSA bedauert, dass in dem Lastenteilungsvorschlag keine sektorspezifischen Ziele für die Emissionssenkung angesprochen werden. Laut der Strategie ist das Weißbuch auf den Verkehr ausgerichtet, basierend auf einer soliden Bewertung dessen, was ohne negative Auswirkungen auf die Verkehrsfunktionen machbar ist. Die weiteren, in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu dieser Strategie beschriebenen Schritte sind zurückhaltend und würden die verkehrsbedingten Emissionen bis 2030 um 18-22 % senken⁽²⁶⁾, statt der jetzt anvisierten 18-19 %.

Brüssel, den 23. Februar 2017

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Georges DASSIS

⁽²³⁾ ABl. C 303 vom 19.8.2016, S. 10, Ziffer 1.8.

⁽²⁴⁾ ABl. C 299 vom 4.10.2012, S. 170, Ziffer 1.11 und ABl. C 389 vom 21.10.2016, S. 20.

⁽²⁵⁾ ABl. C 389 vom 21.10.2016, S. 20.

⁽²⁶⁾ SWD(2016) 501, Abschnitt 5, S. 82-83.