



**Europäischer Ausschuss
der Regionen**

COTER-VI/039

130. Plenartagung, 4./5. Juli 2018

STELLUNGNAHME

Verwirklichung emissionsarmer Mobilität

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

- macht darauf aufmerksam, dass die Umstellung auf Niedrigemission und Nullemission von Feinstaub und Stickoxiden die Lebensqualität der europäischen Bürger verbessert, insbesondere in den Städten, wo Verkehrsüberlastung und Schadstoffausstoß die Lebensbedingungen und Gesundheit der Menschen beeinträchtigen;
- meint, dass im Zuge der Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs der (Nutz)Radverkehr im Nahbereich sowie der Schienenverkehr und die umweltverträgliche Schifffahrt gefördert werden sollten;
- weiß, dass interoperable Lösungen für die Bereitstellung alternativer Kraftstoffe entwickelt werden müssen. Er ist der Meinung, dass die Gesetze und Regelwerke für emissionsarme Mobilität technologieoffen sein sollten und dass jede lokale oder regionale Gebietskörperschaft in dem Bemühen, Größenvorteile zu erzielen, eventuell mit benachbarten Regionen, auch über Grenzen hinweg, zusammenarbeiten könnte;
- vertritt die Auffassung, dass Pläne für emissionsarme Mobilität über End-of-pipe-Konzepte hinaus mit dem Ausbau der Erzeugung und Verteilung von Ökostrom und erneuerbaren Kraftstoffen einhergehen sollten;
- weist darauf hin, dass die Tankinfrastruktur benutzerfreundlich und grenzüberschreitend interoperabel sein sollte. Zur Schaffung eines Binnenmarkts sind Maßnahmen auf europäischer Ebene erforderlich.

Berichterstatter

Michiel SCHEFFER (NL/ALDE), Mitglied der Deputiertenstaaten der Provinz Gelderland

Referenzdokumente

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, ihre Bürger stärkt und ihre Industrie und Arbeitnehmer verteidigt
COM(2017) 675 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten
COM(2017) 648 final und final/2

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt
COM(2017) 647 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge
COM(2017) 653 final

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Hin zu einer möglichst breiten Verwendung alternativer Kraftstoffe – ein Aktionsplan zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe nach Artikel 10 Absatz 6 der Richtlinie 2014/94/EU, einschließlich einer Bewertung der nationalen Strategierahmen nach Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie 2014/94/EU
COM(2017) 652 final und final/2

**Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen – Verwirklichung emissionsarmer
Mobilität**

I. EMPFEHLUNGEN FÜR ÄNDERUNGEN

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum
grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt
COM(2017) 647 final**

Änderung 1
Erwägungsgrund 3

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Um das ordnungsgemäße Funktionieren des Personenkraftverkehrsmarktes zu gewährleisten, sollte in jedem Mitgliedstaat eine unabhängige und unparteiische Regulierungsstelle benannt werden. Diese Stelle kann auch für andere regulierte Sektoren wie den Eisenbahnverkehr, die Energieversorgung oder die Telekommunikation zuständig sein.	Um das ordnungsgemäße Funktionieren des Personenkraftverkehrsmarktes zu gewährleisten, sollten in jedem Mitgliedstaat entweder zuständige Verkehrsbehörden oder eine unabhängige und unparteiische Regulierungsstelle benannt werden. Diese Stelle kann auch für andere regulierte Sektoren wie den Eisenbahnverkehr, die Energieversorgung oder die Telekommunikation zuständig sein.

<i>Begründung</i>
Gemäß dem EU-Vertrag sind Personenverkehrsdienste Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI). Bei einer Marktorganisation im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 könnte die Vorgabe einer Regulierungsstelle unverhältnismäßig sein.

Änderung 2
Erwägungsgrund 4

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Das wirtschaftliche Gleichgewicht bestehender öffentlicher Dienstleistungsaufträge sollte durch gewerbliche Linienverkehrsdienste nicht gefährdet werden. Deshalb sollte die Regulierungsstelle in der Lage sein, eine objektive wirtschaftliche Analyse durchzuführen, um dies sicherzustellen.	Das Gleichgewicht bestehender öffentlicher Dienstleistungsaufträge sollte durch gewerbliche Linienverkehrsdienste nicht gefährdet werden. Deshalb sollte die Regulierungsstelle in der Lage sein, eine objektive Analyse durchzuführen, um dies sicherzustellen. Bei dieser Analyse sollten die relevanten strukturellen und geografischen Eigenschaften des betreffenden Markts und des betreffenden Netzes (Größe, Nachfragemerkmale, Netzkomplexität, technische Abgeschnittenheit und geografische Abgeschiedenheit sowie die vom Auftrag abgedeckten Dienste) und die Frage

	<i>berücksichtigt werden, ob der neue Dienst zu einer Verbesserung der Qualität der Dienste und/oder der Kosteneffizienz im Vergleich zu dem zuvor vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag führen würde.</i>
--	---

Begründung
Öffentliche Dienstleistungen wie Verkehrsdienste sollten nicht nur unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten beurteilt werden, sondern anhand breiter angelegter Kriterien, die neben wirtschaftlich quantifizierbaren Faktoren auch Merkmale bezüglich Qualität, Sicherheit sowie territorialem und sozialem Zusammenhalt umfassen. Der Ausschuss der Regionen sollte diese Stellungnahme nutzen, um eine Reihe von Aspekten herauszustellen, die beurteilt werden müssen.

Änderung 3
Erwägungsgrund 6

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Um einen fairen Wettbewerb auf dem Markt zu gewährleisten, sollten den Betreibern von Linienbusdiensten Zugangsrechte zu Busbahnhöfen in der Union zu fairen, angemessenen, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen gewährt werden. Beschwerden gegen Entscheidungen, mit denen der Zugang abgelehnt oder eingeschränkt wird, sollten bei der Regulierungsstelle eingereicht werden.	Um einen fairen Wettbewerb auf dem Markt zu gewährleisten, sollten den Betreibern von Linienbusdiensten Zugangsrechte zu öffentlichen Busbahnhöfen in der Union zu fairen, angemessenen, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen gewährt werden. Um die territoriale Ausgewogenheit und den sozialen Zusammenhalt zu gewährleisten, sollten die Betreiber eines öffentlichen Dienstes vorrangigen Zugang haben, um die Erfüllung der in dem von den zuständigen Behörden erteilten öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegten Verpflichtungen sicherzustellen. Beschwerden gegen Entscheidungen, mit denen der Zugang abgelehnt oder eingeschränkt wird, sollten bei der Regulierungsstelle eingereicht werden.

Begründung
Die Betreiber eines öffentlichen Dienstes sollten vorrangigen Zugang zu Busbahnhöfen haben, da sie die Verpflichtungen (Häufigkeit, Fahrpläne, Verkehrsverbindungen, Dienste) in ihrem von den zuständigen Behörden erteilten öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllen müssen.

Änderung 4
Erwägungsgrund 8

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Genehmigungen sowohl für den innerstaatlichen als auch den grenzüberschreitenden Linienverkehr sollten einem Genehmigungsverfahren unterliegen. Die Genehmigung sollte erteilt werden, sofern keine besonderen Ablehnungsgründe vorliegen, die dem Antragsteller zuzurechnen sind, und sofern das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht gefährdet würde. Eine Entfernungsschwelle sollte eingeführt werden, damit gewerbliche Linienverkehrsdienste das wirtschaftliche Gleichgewicht bestehender öffentlicher Dienstleistungsaufträge nicht gefährden. Bei Strecken, die bereits von mehr als einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag abgedeckt werden, sollte es möglich sein, diese Schwelle anzuheben.</p>	<p>Genehmigungen sowohl für den innerstaatlichen als auch den grenzüberschreitenden Linienverkehr sollten einem Genehmigungsverfahren unterliegen. Die Genehmigung sollte erteilt werden, sofern keine besonderen Ablehnungsgründe vorliegen, die dem Antragsteller zuzurechnen sind, und sofern das Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht gefährdet würde. Für das Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sollten neben seiner wirtschaftlichen Tragfähigkeit auch die Aspekte Verkehrsverbindung, intermodale Reiseplanung, Qualität, Effizienz, Anpassung an die Nachfrage sowie allgemeine oder betriebliche Sicherheit der den Bürgern angebotenen Dienste maßgebend sein. Darüber hinaus sollten Umwelt- und soziale Standards bei der Erbringung der Dienste beachtet werden.</p>

<i>Begründung</i>
<p>Öffentliche Dienstleistungen wie Verkehrsdienste sollten nicht nur unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten beurteilt werden, sondern anhand breiter angelegter Kriterien, die neben wirtschaftlich quantifizierbaren Faktoren auch Merkmale bezüglich Qualität, Sicherheit sowie territorialem und sozialem Zusammenhalt umfassen. Für das „Gleichgewicht“ eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sollte neben seiner wirtschaftlichen Tragfähigkeit auch die Qualität der den Bürgern angebotenen Dienste maßgebend sein. Die Einhaltung gleicher Umwelt- und Sozialstandards ist Voraussetzung für einen fairen Wettbewerb.</p>

Änderung 5
Erwägungsgrund 13

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Insoweit durch diese Verordnung die Vorschriften über nationale Märkte für den Linienbusverkehr und für den Zugang zu Busbahnhöfen harmonisiert werden, können ihre Ziele, nämlich die Förderung der Fernmobilität und die Steigerung des Anteils nachhaltiger Verkehrsträger, von den</p>	

<p><i>Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung der verfolgten Ziele erforderliche Maß hinaus.</i></p>	
---	--

Begründung
Der Zugang zu lokalen Busbahnhöfen und zum öffentlichen Regionalverkehrsmarkt unterliegt dem Subsidiaritätsprinzip.

Änderung 6
Artikel 1 Absatz 2

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>Artikel 2 wird wie folgt geändert:</p> <p>(...)</p> <p>c) Die folgenden Nummern 9 bis 11 werden angefügt:</p> <p>„9. „Busbahnhof“ eine Anlage <i>mit einer Mindestfläche von 600 m²</i>, die einen Parkplatz bietet, den Kraftomnibusse für das Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen nutzen können;</p> <p>(...)</p>	<p>Artikel 2 wird wie folgt geändert:</p> <p>(...)</p> <p>c) Die folgenden Nummern 9 bis 11 werden angefügt:</p> <p>„9. „Busbahnhof“ <i>vorbehaltlich der in nationalen Rechtsvorschriften festgelegten Definitionen und Anforderungen</i> eine <i>öffentliche</i> Anlage, die einen Parkplatz bietet, den Kraftomnibusse für das Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen nutzen können;</p> <p>(...)</p>

Begründung
Die Mitgliedstaaten sollten über einen Ermessensspielraum verfügen. Die Vorgabe einer Mindestfläche von 600 m ² sollte entfallen, um nicht die maßgeblich wichtige Anbindungsfunktion flächenmäßig kleinerer Busbahnhöfe in Kleinstädten und auf dem Land zu beeinträchtigen.

Änderung 7
Artikel 1 Absatz 3

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Der folgende Artikel 3a wird vor Kapitel II eingefügt: „Artikel 3a Regulierungsstelle</p> <p>1. Jeder Mitgliedstaat benennt eine einzige nationale Regulierungsstelle für den Personenkraftverkehrssektor. Diese Stelle ist eine unparteiische Behörde, die in Bezug auf ihre Organisation, Funktion, Hierarchie und Entscheidungsfindung rechtlich getrennt und unabhängig von anderen öffentlichen oder privaten Stellen ist. Sie ist unabhängig von jeder an der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge beteiligten zuständigen Behörde.</p> <p>Die Regulierungsstelle kann für andere regulierte Sektoren zuständig sein.</p>	<p>Der folgende Artikel 3a wird vor Kapitel II eingefügt: „Artikel 3a Regulierungsstelle</p> <p>1. In Abhängigkeit von der Organisation des einzelstaatlichen Marktes für Verkehrsdienste benennt jeder Mitgliedstaat eine einzige nationale Regulierungsstelle für den Personenkraftverkehrssektor. Diese Stelle ist entweder eine zuständige Verkehrsbehörde oder eine unparteiische Behörde, die in Bezug auf ihre Organisation, Funktion, Hierarchie und Entscheidungsfindung rechtlich getrennt und unabhängig von anderen öffentlichen oder privaten Stellen ist. Eine unparteiische Behörde ist unabhängig von jeder an der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge beteiligten zuständigen Behörde.</p> <p>Die Regulierungsstelle kann für andere regulierte Sektoren zuständig sein.</p>

<i>Begründung</i>
<p>Neue gewerbliche Dienste sollten nicht die Erfüllung eines Dienstleistungsauftrags von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen beeinträchtigen. Die Mitgliedstaaten sollten sich frei zwischen einer unabhängigen Regulierungsbehörde und einer zuständigen Verkehrsbehörde, die die sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnisse der Nutzer kennt, entscheiden können.</p>

Änderung 8
Artikel 1 Absatz 3

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Der folgende Artikel 3a wird vor Kapitel II eingefügt: „Artikel 3a Regulierungsstelle</p> <p>(...)</p> <p>3. Die Regulierungsstelle nimmt folgende</p>	<p>Der folgende Artikel 3a wird vor Kapitel II eingefügt: „Artikel 3a Regulierungsstelle</p> <p>(...)</p> <p>3. Die Regulierungsstelle nimmt folgende</p>

<p>Aufgaben wahr:</p> <p>(a) Durchführung <i>wirtschaftlicher</i> Analysen dazu, ob vorgeschlagene neue Dienste das <i>wirtschaftliche</i> Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würden;</p> <p>(b) Erhebung und Bereitstellung von Informationen über den Zugang zu Busbahnhöfen und</p> <p>(c) Entscheidung über Beschwerden gegen Entscheidungen der Busbahnhofsbetreiber.</p>	<p>Aufgaben wahr:</p> <p>(a) Durchführung <i>von</i> Analysen dazu, ob vorgeschlagene neue Dienste das Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden <i>und die Qualität der den Bürgern angebotenen Dienste beeinträchtigen</i> würden, <i>wobei u. a. Aspekte wie Verkehrsverbindungen, Häufigkeit, Tarife, intermodale Reiseplanung und Sicherheit sowie die Einhaltung von Umwelt- und sozialen Standards bei der Erbringung der Dienste zu berücksichtigen wären;</i></p> <p>(b) Erhebung und Bereitstellung von Informationen über den Zugang zu Busbahnhöfen und</p> <p>(c) Entscheidung über Beschwerden gegen Entscheidungen der Busbahnhofsbetreiber.</p>
--	--

Begründung
Die Einhaltung gleicher Umwelt- und Sozialstandards ist Voraussetzung für einen fairen Wettbewerb.

Änderung 9
Artikel 1 Absatz 3

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>Der folgende Artikel 3a wird vor Kapitel II eingefügt: „Artikel 3a Regulierungsstelle (...) 3. Die Regulierungsstelle nimmt folgende Aufgaben wahr: (...) (b) Erhebung und Bereitstellung von Informationen über den Zugang zu Busbahnhöfen und (c) Entscheidung über Beschwerden gegen Entscheidungen der Busbahnhofsbetreiber.</p>	<p>Der folgende Artikel 3a wird vor Kapitel II eingefügt: „Artikel 3a Regulierungsstelle (...) 3. Die Regulierungsstelle nimmt folgende Aufgaben wahr: (...) (b) Erhebung und Bereitstellung von Informationen über den Zugang zu Busbahnhöfen <i>mit dem Ziel, den Dienstleistern den Zugang zu den einschlägigen Busbahnhöfen unter fairen, angemessenen und diskriminierungsfreien Bedingungen gewährt wird,</i> und (c) Entscheidung über Beschwerden gegen Entscheidungen der Busbahnhofsbetreiber.</p>

Begründung

Busse und Reisebusse gehören zu den am besten zugänglichen und wichtigsten Beförderungsmitteln in der EU. Daher ist es von großer Bedeutung, dass den Passagieren die bestmöglichen Dienstleistungen geboten werden, und der beste Weg, dies zu erreichen, ist ein fairer und gesunder Wettbewerb.

Änderung 10

Artikel 1 Absatz 6

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>Folgender Artikel 5a wird eingefügt:</p> <p style="text-align: center;">„Artikel 5a Zugang zu Busbahnhöfen</p> <p>(...)</p> <p>2. Die Busbahnhofsbetreiber sind bestrebt, im Hinblick auf die optimale Nutzung des Busbahnhofs allen Anträgen auf Zugang zu entsprechen. Anträge auf Zugang können <i>nur</i> aufgrund fehlender Kapazität abgelehnt werden. <i>Lehnt ein Busbahnhofsbetreiber einen Antrag auf Zugang ab, so muss er tragfähige Alternativen nennen.</i></p>	<p>Folgender Artikel 5a wird eingefügt:</p> <p style="text-align: center;">„Artikel 5a Zugang zu Busbahnhöfen</p> <p>(...)</p> <p>2. Die Busbahnhofsbetreiber sind bestrebt, im Hinblick auf die optimale Nutzung des Busbahnhofs <i>und unter Beachtung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen</i> allen Anträgen auf Zugang zu entsprechen. Anträge auf Zugang können aufgrund fehlender Kapazität <i>oder dann</i> abgelehnt werden, <i>wenn der beantragte Zugang die den Bürgern angebotenen Dienste hinsichtlich der Verkehrsanbindung verschlechtern und die Verkehrsverbindungen einschränken sowie die allgemeine und betriebliche Sicherheit und die Gesamtqualität der bereitgestellten Dienste gefährden würde oder wenn notwendige Umweltstandards nicht eingehalten werden. Sollte der Busbahnhofsbetreiber eine solche Entscheidung treffen, muss er die Regulierungsbehörde darüber informieren.</i></p>

Begründung

Es ist nicht Aufgabe eines Busbahnhofsbetreibers, tragfähige Alternativen zu suchen. Der Zugang zu Busbahnhöfen sollte auch von den Kriterien der Dienstqualität sowie der allgemeinen und betrieblichen Sicherheit abhängig gemacht werden. Auch sollte das Recht auf Zugang zu Busbahnhöfen nicht die Erfüllung der Gemeinwohlziele, des Auftrags und der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) beeinträchtigen.

Insbesondere in Städten mit Feinstaubbelastung kann eine Beschränkung nach Umweltstandards erforderlich werden.

Änderung 11
Artikel 1 Absatz 9

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>Artikel 8 erhält folgende Fassung:</p> <p style="text-align: center;">„Artikel 8 Genehmigungsverfahren für die grenzüberschreitende Personenbeförderung über eine Entfernung von weniger als 100 km Luftlinie</p> <p>1. Die Genehmigung wird im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten erteilt, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt und über Entfernungen von weniger als 100 km befördert werden. Die Genehmigungsbehörde übermittelt diesen zuständigen Behörden innerhalb von zwei Wochen nach Eingang des Antrags eine Kopie des Antrags sowie aller sonstigen zweckdienlichen Unterlagen zusammen mit dem Ersuchen um ihre Zustimmung. Gleichzeitig leitet die Genehmigungsbehörde diese Unterlagen an die zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, zur Information weiter.</p> <p>(...)</p>	<p>Artikel 8 erhält folgende Fassung:</p> <p style="text-align: center;">„Artikel 8 Genehmigungsverfahren für die grenzüberschreitende Personenbeförderung</p> <p>1. Die Genehmigung wird im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten erteilt, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden. Die Genehmigungsbehörde übermittelt diesen zuständigen Behörden innerhalb von zwei Wochen nach Eingang des Antrags eine Kopie des Antrags sowie aller sonstigen zweckdienlichen Unterlagen zusammen mit dem Ersuchen um ihre Zustimmung. Gleichzeitig leitet die Genehmigungsbehörde diese Unterlagen an die zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, zur Information weiter.</p> <p>(...)</p>

Begründung
<p>Die Entscheidung über die Genehmigung von Verkehrsdiensten sollte nicht von der Entfernung (100 km Luftlinie) abhängig gemacht werden, sondern von den Auswirkungen des zusätzlichen Dienstes auf die bestehenden Dienstleistungen für die Bürger (egal, ob es sich um eine Dienstleistung von allgemeinem öffentlichem Interesse oder um eine gewerbliche Dienstleistung handelt). Zudem können regionale Unterschiede (bspw. bezüglich Entfernungen zwischen Städten und Wirtschaftszentren) nicht generell auf die gesamte EU übertragen werden.</p>

Änderung 12
Artikel 1 Absatz 10

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Die folgenden Artikel 8a bis 8d werden eingefügt:</p> <p style="text-align: center;">„Artikel 8a</p> <p style="text-align: center;"><i>Genehmigungsverfahren für die grenzüberschreitende Personenbeförderung über eine Entfernung ab 100 km Luftlinie</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Die Genehmigungsbehörde entscheidet binnen zwei Monaten nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer.</i> 2. <i>Die Genehmigung wird erteilt, sofern die Ablehnung nicht aus einem oder mehreren der in Artikel 8c Absatz 2 Buchstaben a bis c genannten Gründe gerechtfertigt ist.</i> 3. <i>Die Genehmigungsbehörde übermittelt den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, sowie den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, ohne dass Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, zusammen mit ihrer Beurteilung eine Kopie des Antrags sowie aller sonstigen zweckdienlichen Unterlagen zur Information.</i> <p style="text-align: center;">Artikel 8b</p> <p style="text-align: center;"><i>Genehmigungsverfahren für den innerstaatlichen Linienverkehr</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Die Genehmigungsbehörde entscheidet binnen zwei Monaten nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer. Diese Frist kann auf vier Monate verlängert werden, wenn eine Analyse nach Artikel 8c Absatz 2 Buchstabe d beantragt wird.</i> 2. <i>Die Genehmigung für den innerstaatlichen Linienverkehr wird erteilt, sofern die Ablehnung nicht aus einem oder mehreren</i> 	<p>Die folgenden Artikel 8a bis 8b werden eingefügt:</p> <p style="text-align: center;">„Artikel 8a</p> <p style="text-align: center;">Entscheidungen der Genehmigungsbehörden</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nach Abschluss des in Artikel 8 vorgesehenen Verfahrens erteilt die Genehmigungsbehörde die Genehmigung, die Genehmigung mit Einschränkungen oder lehnt den Antrag ab. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet alle zuständigen Behörden nach Artikel 8 Absatz 1 von ihrer Entscheidung. 2. Die Entscheidung über die Ablehnung eines Antrags oder die Erteilung einer Genehmigung mit Einschränkungen sind zu begründen. Die Genehmigung wird erteilt, sofern die Ablehnung nicht aus einem oder mehreren der folgenden Gründe gerechtfertigt ist: <ol style="list-style-type: none"> a) (...) (...) d) eine Regulierungsstelle stellt auf der Grundlage einer objektiven Analyse fest, dass das Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den Verkehrsdienst gefährdet würde. <p>Die Genehmigungsbehörde darf einen Antrag nicht nur deshalb ablehnen, weil ein Verkehrsunternehmen niedrigere Preise als andere Kraftverkehrsunternehmen anbietet oder die betreffende Verbindung bereits von anderen Kraftverkehrsunternehmen bedient wird, wenn technisch bewiesen ist, dass diese niedrigeren Preise die Dienstleistungserbringung während der gesamten Vertragslaufzeit gewährleisten.</p> <p>(...)</p>

<p><i>der in Artikel 8c Absatz 2 Buchstaben a bis c genannten Gründe gerechtfertigt ist und sofern die Fahrgäste nach Artikel 8c Absatz 2 Buchstabe d über eine Entfernung von weniger als 100 km Luftlinie befördert werden.</i></p> <p>3. <i>Die Entfernung gemäß Absatz 2 kann auf 120 km erhöht werden, wenn der einzuführende Linienverkehr einen Ausgangspunkt und einen Bestimmungsort bedient, die bereits im Rahmen mehr als eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags bedient werden.</i></p>	<p style="text-align: center;">Artikel 8b Einschränkung des Zugangsrechts</p> <p>1. Die Mitgliedstaaten können die Ausübung des Rechts auf Zugang zu den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Märkten für den Linienverkehr einschränken, wenn das Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde oder wenn es sich um Dienstleistungserbringer handelt, die von den zuständigen Behörden aufgrund von Praktiken, die im Widerspruch zu den Dienstleistungsgarantien stehen, bestraft wurden.</p> <p>2. Die zuständigen Behörden, die einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben haben, oder die Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag ausführen, können bei der Regulierungsstelle beantragen zu prüfen, ob das Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde. Die Regulierungsstelle prüft den Antrag und entscheidet über die Durchführung der Analyse. Sie teilt den interessierten Kreisen ihre Entscheidung mit.</p> <p>3. Führt die Regulierungsstelle eine Analyse durch, so unterrichtet sie alle interessierten Kreise innerhalb von sechs Wochen nach Eingang aller zweckdienlichen Informationen über die Ergebnisse dieser Analyse und ihre Schlussfolgerungen. Die Regulierungsstelle kann dann zu dem Schluss gelangen, dass die Genehmigung zu erteilen, mit Einschränkungen zu erteilen oder abzulehnen ist. Die Schlussfolgerungen der Regulierungsstelle sind für die Genehmigungsbehörden bindend. (...)</p>
<p style="text-align: center;">Artikel 8c Entscheidungen der Genehmigungsbehörden</p> <p>1. Nach Abschluss des in <i>den Artikeln 8, 8a oder 8b</i> vorgesehenen Verfahrens erteilt die Genehmigungsbehörde die Genehmigung, die Genehmigung mit Einschränkungen oder lehnt den Antrag ab. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet alle zuständigen Behörden nach Artikel 8 Absatz 1 von ihrer Entscheidung.</p> <p>2. Die Entscheidung über die Ablehnung eines Antrags oder die Erteilung einer Genehmigung mit Einschränkungen sind zu begründen. Die Genehmigung wird erteilt, sofern die Ablehnung nicht aus einem oder mehreren der folgenden Gründe gerechtfertigt ist:</p> <p>a) (...) (...)</p> <p>d) eine Regulierungsstelle stellt auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse fest, dass das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den Verkehrsdienst gefährdet würde. Die Genehmigungsbehörde darf einen Antrag nicht nur deshalb ablehnen, weil ein Verkehrsunternehmen niedrigere Preise als andere Kraftverkehrsunternehmen anbietet oder die betreffende Verbindung bereits von</p>	

anderen Kraftverkehrsunternehmen bedient wird.

(...)

Artikel 8d

Einschränkung des Zugangsrechts

1. Die Mitgliedstaaten können die Ausübung des Rechts auf Zugang zu den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Märkten für den Linienverkehr einschränken, wenn **im geplanten Linienverkehr Fahrgäste über Entfernungen von weniger als 100 km Luftlinie befördert werden und das wirtschaftliche** Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde.
2. Die zuständigen Behörden, die einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben haben, oder die Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag ausführen, können bei der Regulierungsstelle beantragen zu prüfen, ob das **wirtschaftliche** Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde. Die Regulierungsstelle prüft den Antrag und entscheidet über die Durchführung der **wirtschaftlichen** Analyse. Sie teilt den interessierten Kreisen ihre Entscheidung mit.
3. Führt die Regulierungsstelle eine **wirtschaftliche** Analyse durch, so unterrichtet sie alle interessierten Kreise innerhalb von sechs Wochen nach Eingang aller zweckdienlichen Informationen über die Ergebnisse dieser Analyse und ihre Schlussfolgerungen. Die Regulierungsstelle kann dann zu dem Schluss gelangen, dass die Genehmigung zu erteilen, mit Einschränkungen zu erteilen oder abzulehnen ist.
Die Schlussfolgerungen der Regulierungsstelle sind für die Genehmigungsbehörden bindend.

(...)

Begründung

Die Entscheidung über die Genehmigung von Verkehrsdiensten sollte nicht von der Entfernung (100 km Luftlinie) abhängig gemacht werden, sondern von den Auswirkungen des zusätzlichen Dienstes auf die bestehenden Dienstleistungen für die Bürger (egal, ob es sich um eine Dienstleistung von allgemeinem öffentlichem Interesse oder um eine gewerbliche Dienstleistung handelt). Zudem können regionale Unterschiede (bspw. bezüglich Entfernungen zwischen Städten und Wirtschaftszentren) nicht generell auf die gesamte EU übertragen werden.

Art. 8a: Angebote zu niedrigeren Preisen sollten nicht unmittelbar ausgeschlossen werden, wenn die Rentabilität der Dienstleistung während der gesamten Vertragslaufzeit sichergestellt ist. Art. 8b: Es sollte eine einschränkende Bestimmung für Fälle vorgesehen werden, in denen Dienstleistungserbringer bestraft wurden.

Änderung 13

Artikel 1 Absatz 14

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<i>Artikel 13 wird gestrichen;</i>	

Begründung

Die Wiedereinfügung dieses Artikels ist notwendig, um dafür zu sorgen, dass örtliche Ausflüge als eine einzige internationale Verkehrsdienstleistung und nicht als Kabotage angesehen werden.

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten
COM(2017) 648 final**

Änderung 14

Erwägungsgrund 13

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
(13) (...) Jeder beliebige Verladeort in der Union sollte im Schnitt höchstens 150 km von mindestens einem geeigneten Umschlagterminal für den kombinierten Verkehr entfernt sein.	(13) (...) Jeder beliebige Verladeort in der Union sollte im Schnitt höchstens 150 km von mindestens einem geeigneten Umschlagterminal für den kombinierten Verkehr entfernt sein, <i>ausgenommen in abgelegenen Regionen und Regionen in äußerster Randlage, wo dies aufgrund geographischer Einschränkungen nicht oder nur mithilfe kostspieliger Infrastrukturinvestitionen möglich ist, die</i>

	<i>in keinem Verhältnis zu dem Ziel der Richtlinie, eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu fördern, stehen.</i>
--	--

Begründung
Diese Anforderung könnte sich für Regionen in Randlage (in Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte, einem weitmaschigem Schienennetz und wenigen Hafenverbindungen) als problematisch erweisen und dazu führen, dass Umschlagterminals an Orten gebaut werden, wo kein wirtschaftlicher Bedarf vorhanden ist.

Änderung 15
Artikel 1 Absatz 5

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>(5) Dem Artikel 6 werden folgende Absätze 4, 5, 6, 7 und 8 angefügt:</p> <p>„4. Soweit dies für die Erreichung des in Absatz 9 genannten Ziels erforderlich ist, ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Förderung von Investitionen in Umschlagterminals im Hinblick auf:</p> <p>a) den Bau und, falls erforderlich, die Erweiterung dieser Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr;</p> <p>b) die Steigerung der Effizienz in bestehenden Terminals.</p> <p>Die Mitgliedstaaten stimmen sich mit benachbarten Mitgliedstaaten und der Kommission ab und stellen sicher, dass bei der Umsetzung solcher Maßnahmen der Gewährleistung einer ausgewogenen und ausreichenden geografischen Verteilung der geeigneten Einrichtungen in der Union, vor allem im TEN-V-Kernnetz und im TEN-V-Gesamtnetz, Vorrang eingeräumt wird, sodass jeder beliebige Ort in der Union nicht weiter als 150 km von einem solchen Terminal entfernt ist.</p>	<p>(5) Dem Artikel 6 werden folgende Absätze 4, 5, 6, 7 und 8 angefügt:</p> <p>„4. Soweit dies für die Erreichung des in Absatz 9 genannten Ziels erforderlich ist, ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Förderung von Investitionen in Umschlagterminals im Hinblick auf:</p> <p>a) den Bau und, falls erforderlich, die Erweiterung dieser Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr;</p> <p>b) die Steigerung der Effizienz in bestehenden Terminals.</p> <p>Die Mitgliedstaaten stimmen sich mit benachbarten Mitgliedstaaten und der Kommission ab und stellen sicher, dass bei der Umsetzung solcher Maßnahmen der Gewährleistung einer ausgewogenen und ausreichenden geografischen Verteilung der geeigneten Einrichtungen in der Union, vor allem im TEN-V-Kernnetz und im TEN-V-Gesamtnetz, Vorrang eingeräumt wird, sodass jeder beliebige Ort in der Union nicht weiter als 150 km von einem solchen Terminal entfernt ist. <i>Ausgenommen hiervon sind abgelegene Regionen und</i></p>

	<p><i>Regionen in äußerster Randlage, wo dies aufgrund geographischer Einschränkungen nicht oder nur mithilfe kostspieliger Infrastrukturinvestitionen möglich ist, die in keinem Verhältnis zu dem Ziel der Richtlinie, eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu fördern, stehen.</i></p>
--	---

Begründung
Siehe Änderung 12.

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge
COM(2017) 653 final**

Änderung 16

Neuer Erwägungsgrund nach Erwägungsgrund 16:

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
	<p><i>Die Möglichkeiten zur Erschließung von Emissionsreduktionspotenzialen durch öffentliche Beschaffung allein sind begrenzt, und auf den öffentlichen Verkehr entfällt nur ein geringer Anteil der durch den Verkehrssektor verursachten Emissionen. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb dazu angehalten werden, den Erwerb sauberer Fahrzeuge durch andere Fuhrparkbetreiber wie Taxi- und Mietwagenunternehmer und Ride-Pooling-Dienste zu regulieren.</i></p>

Begründung
<p>Nur ein geringer Teil (8 %) der Verkehrsemissionen gehen auf den öffentlichen Verkehr zurück; dennoch hebt der Richtlinienvorschlag in erster Linie auf öffentliche Verkehrsmittel ab. Zum Ausgleich und im Hinblick auf die Erfüllung der Emissionsreduktionsziele sollten auch andere große Fuhrparks einbezogen werden.</p>

Änderung 17

Neuer Erwägungsgrund nach Erwägungsgrund 19:

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
	<i>Die Kohärenz mit früheren EU-Rechtsvorschriften in den Bereichen Kraftfahrzeuge, erneuerbare Energie und alternative Kraftstoffe, insbesondere mit der Verordnung (EG) Nr. 595/2009, der Richtlinie 2009/28/EG und der Richtlinie 2014/94/EU muss gestärkt werden.</i>

Begründung

EU-Rechtsvorschriften müssen logisch und zusammenhängend sein und eine Linie verfolgen.

Änderung 18

Artikel 1 Absatz 2

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Artikel 3 erhält folgende Fassung: „Artikel 3 Anwendungsbereich Diese Richtlinie gilt für Verträge über den Kauf, das Leasing, die Anmietung oder den Mietkauf von Straßenfahrzeugen	Artikel 3 erhält folgende Fassung: „Artikel 3 Anwendungsbereich Diese Richtlinie <i>wird nicht rückwirkend auf bestehende Verträge angewendet, sondern</i> gilt <i>nur</i> für <i>neue</i> Verträge über den Kauf, das Leasing, die Anmietung oder den Mietkauf von Straßenfahrzeugen

Begründung

Bestehende Verträge müssen geschützt und dürfen nicht durch neue Rechtsvorschriften beeinträchtigt werden.

Änderungsempfehlung 19

Artikel 1 Absatz 2

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Artikel 3 erhält folgende Fassung: „Artikel 3 Anwendungsbereich Diese Richtlinie gilt für Verträge über den Kauf, das Leasing, die Anmietung oder den Mietkauf	Artikel 3 erhält folgende Fassung: „Artikel 3 Anwendungsbereich Diese Richtlinie gilt für Verträge über den Kauf, das Leasing, die Anmietung oder den Mietkauf

von Straßenfahrzeugen (...)	von Straßenfahrzeugen (...) <i>d) durch andere Fuhrparkbetreiber wie Taxi- und Mietwagenunternehmer und Ride- Pooling-Dienste, wenn ein Mitgliedstaat beschließt, den Erwerb sauberer Fahrzeuge durch diese Fuhrparkbetreiber zu regulieren.“</i>
--------------------------------	---

Begründung
Nur ein geringer Teil (8 %) der Verkehrsemissionen gehen auf den öffentlichen Verkehr zurück; dennoch hebt der Richtlinienvorschlag in erster Linie auf öffentliche Verkehrsmittel ab. Zum Ausgleich und im Hinblick auf die Erfüllung der Emissionsreduktionsziele sollten auch andere große Fuhrparks einbezogen werden.

Änderungsempfehlung 20

Anhang

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR																														
<p><i>Tabelle 5: Mindestziel für den Anteil schwerer Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 3 bei der öffentlichen Auftragsvergabe für schwere Nutzfahrzeuge insgesamt auf Mitgliedstaatsebene*</i></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Mitgliedstaat</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Lkw</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Busse</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;"></th> <th style="text-align: center;">2025</th> <th style="text-align: center;">2030</th> <th style="text-align: center;">2025</th> <th style="text-align: center;">2030</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;"> </td> </tr> </tbody> </table>	Mitgliedstaat	Lkw		Busse			2025	2030	2025	2030						<p><i>Tabelle 5: Mindestziel für den Anteil schwerer Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 3 bei der öffentlichen Auftragsvergabe für schwere Nutzfahrzeuge insgesamt auf Mitgliedstaatsebene*</i></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Mitgliedstaat</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Lkw</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Busse</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;"></th> <th style="text-align: center;">(XXXX** - 2025)</th> <th style="text-align: center;">(2026 - 2030)</th> <th style="text-align: center;">(XXXX* - 2025)</th> <th style="text-align: center;">(2026 - 2030)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;"> </td> </tr> </tbody> </table> <p>** 24 Monate nach Inkrafttreten im Einklang mit Artikel 2</p>	Mitgliedstaat	Lkw		Busse			(XXXX** - 2025)	(2026 - 2030)	(XXXX* - 2025)	(2026 - 2030)					
Mitgliedstaat	Lkw		Busse																												
	2025	2030	2025	2030																											
Mitgliedstaat	Lkw		Busse																												
	(XXXX** - 2025)	(2026 - 2030)	(XXXX* - 2025)	(2026 - 2030)																											

Begründung
Es sollte sich um ein Durchschnittsziel für innerhalb eines Zeitraums von Jahren abgeschlossene neue Verträge handeln, um Spielraum für unterschiedliche Beschaffungsziele (Nahverkehr, Regionalverkehr usw.) einzuräumen. (XXXX) sollte das Datum 24 Monate nach Inkrafttreten im Einklang mit Artikel 2 sein.

II. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

Wesentliche Bemerkungen

1. befürwortet die Bemühungen der Europäischen Kommission um die Stärkung der Fähigkeit Europas, den Klimawandel zu bekämpfen sowie die Lebensqualität seiner Bürger zu verbessern und gleichzeitig den Wettbewerbsvorteil der europäischen Unternehmen durch die Schaffung von Arbeitsplätzen und nachhaltigem wirtschaftlichem Wachstum sowie die Förderung von

Innovation im Bereich der Erneuerbare-Energien-Technologien zu erhalten und weiter auszubauen. Er unterstützt das Ziel der Europäischen Kommission, die EU bei Innovation, Digitalisierung und Dekarbonisierung weltweit führend zu machen, und hält die Umstellung auf eine Niedrigemissionswirtschaft für sowohl eine Chance als auch eine Herausforderung für die EU-Industrie;

2. unterstreicht die Bedeutung effizienter, wirksamer und nachhaltiger Verkehrssysteme für die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Städte und Regionen wie auch für den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Europäischen Union;
3. weist darauf hin, dass Mobilität und Verkehr häufig in die Zuständigkeit lokaler und regionaler Gebietskörperschaften fallen, die Mobilitätskonzepte aufstellen und durchführen und Nahverkehrsdienste bereitstellen, wobei auf lokaler Ebene getroffene Entscheidungen oftmals in einen übergreifenden nationalen und EU-Rahmen eingebettet sind;
4. ist sich im Klaren darüber, dass rund ein Fünftel des gesamten Treibhausgasausstoßes in Europa durch den Verkehrssektor verursacht wird – den einzigen Sektor, in dem die Emissionen im Vergleich zu den Werten von 1990 nicht gesunken sind. Es ist dringend erforderlich, den Verkehrssektor zu dekarbonisieren, wenn auch betont werden muss, dass nur ein geringer Anteil der Emissionen auf den ÖPNV zurückzuführen ist;
5. macht darauf aufmerksam, dass die Umstellung auf Niedrigemission und Nullemission von Feinstaub und Stickoxiden die Lebensqualität der europäischen Bürger verbessert, insbesondere in den Städten, wo Verkehrsüberlastung und Schadstoffausstoß die Lebensbedingungen und Gesundheit der Menschen beeinträchtigen;
6. weist darauf hin, dass der öffentliche Personennahverkehr bereits jetzt eine wichtige Maßnahme zur Dekarbonisierung und Förderung der E-Mobilität in der Stadt darstellt. Viele Städte verfügen über gut ausgebaute schienengeführte E-Mobilität in der Form von U-Bahnen und Straßenbahnen sowie Oberleitungsbussen. Es ist wichtig, dass auch diese Maßnahmen sowie der gesamte Fuhrpark einer Stadt oder Region im Zusammenhang mit der öffentlichen Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge in die Berechnung miteinbezogen werden. Eine Verkürzung auf das Bus-Segment alleine greift zu kurz;
7. betont, dass bei Veränderungen der in Verkehrssystemen eingesetzten Kraftstoffe in jedem Fall regionalen Unterschieden hinsichtlich Verkehrsdichte und Entfernungen zwischen Städten und anderen Wirtschaftszentren Rechnung getragen werden muss. Eine Diskriminierung aufgrund höherer Kosten für abgelegene Gebiete, Regionen in Randlage oder Regionen in äußerster Randlage für den Zugang zum europäischen Netz würde den territorialen und sozialen Zusammenhalt noch weiter beeinträchtigen;
8. meint, dass im Zuge der Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs der (Nutz)Radverkehr im Nahbereich (im Einklang mit der AdR-Stellungnahme „Ein EU-Aktionsplan für den Radverkehr“, ABl. C 88 vom 21.3.2017, S. 49) sowie der Schienenverkehr und die umweltverträgliche Schifffahrt gefördert werden sollten. Voraussetzung hierfür ist eine Vernetzung intermodaler Knotenpunkte, wofür bspw. über den

EFSI angemessene Mittel bereitgestellt werden sollten. S-Pedelecs bieten sich als sinnvolle Alternative zum motorisierten Individualverkehr insbesondere in städtischen Gebieten an und können helfen, dass Emissionen gesenkt werden, wobei körperliche Aktivität zudem gesundheitsfördernd wirkt. Die Nutzung von E-Bikes kann durch den Bau geeigneter Radwege, die Bereitstellung von genügend Ladestationen und durch Anreize gefördert werden;

9. weist darauf hin, dass durch Raum- und Stadtplanung saubere Formen der Mobilität gefördert werden können. Aus der lokalen Sicht geht es bei sauberer Mobilität um die Verringerung der Stickoxid- und Feinstaubemissionen, während global die CO₂-Emissionen gesenkt werden müssen. In der Stadtplanung sollte das Vorankommen für Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel gefördert werden, während die Zugänglichkeit für den Autoverkehr sorgfältig abgewogen werden sollte. Im Sinne einer besseren Luftqualität in den Städten können (kollektive) Elektroautos und Elektrobusse zu einer Umstellung auf geringere Feinstaub- und Stickoxidemissionen beitragen. Dazu können bestimmte Gebiete für schadstoffreiche Verkehrsmittel gesperrt werden, bspw. durch die Einrichtung von Umweltzonen, und gleichzeitig die Wegezeiten der sauberen gegenüber den schadstoffreichen Mobilitätsformen verkürzt werden;
10. weiß, dass interoperable Lösungen für die Bereitstellung alternativer Kraftstoffe entwickelt werden müssen. Der AdR ist der Meinung, dass die Gesetze und Regelwerke für emissionsarme Mobilität technologieoffen sein sollten und dass jede lokale oder regionale Gebietskörperschaft in dem Bemühen, Größenvorteile zu erzielen, eventuell mit benachbarten Regionen, auch über Grenzen hinweg, zusammenarbeiten könnte;
11. begrüßt die Absicht zur Vereinfachung der öffentlichen Beschaffung sauberer Fahrzeuge, kann jedoch nur schwerlich nachvollziehen, wie der Kommissionsvorschlag mit seinen Prozentzielen für den Anteil der zu beschaffenden sauberen Fahrzeuge je Mitgliedstaat gesetzlich umgesetzt und gehandhabt werden soll. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften betreiben den Großteil des öffentlichen Verkehrs in vielen Mitgliedstaaten. Die staatliche Ebene hat nicht das Recht, darüber zu beschließen, welche Fahrzeuge die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften kaufen, leasen, mieten oder durch Abkommen regeln.

Als Erstanwender sind die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften wichtige Impulsgeber für saubere Verkehrstechnologien. Gleichzeitig ist zu betonen, dass die für den ÖPNV geschaffene Infrastruktur in der Regel nicht für den Betrieb privater PKW geeignet ist und daher keine unmittelbaren „spill-over“ Effekte erwartet werden können. Die Finanzierung der Umstellung auf saubere Verkehrsmittel muss sichergestellt werden. Die von der Europäischen Union zur Verfügung gestellten Fördermittel reichen der Höhe nach nicht aus, um die ambitionierten Maßnahmen in den meist defizitären ÖPNVen zu finanzieren. Die Europäische Kommission wird aus diesem Grund aufgefordert, weitere Möglichkeiten zur Finanzierung vorzuschlagen, die über eine Nutzung von Finanzinstrumenten hinausgehen, da diese aufgrund der negativen Renditeaussichten i. d. R. nicht hilfreich sind;

12. macht auf die „Plattform für die Einführung sauberer Busse“ aufmerksam, die die Europäische Kommission auf der AdR-Plenartagung im Juli 2017 lanciert hat und die von lokalen und regionalen Gebietskörperschaften umfangreiche Unterstützung erhalten hat. In diesem

Zusammenhang haben sich Regionen, Städte, Verkehrsbehörden und Hersteller auf gemeinsame Grundsätze für die öffentliche Beschaffung sauberer, mit alternativen Kraftstoffen betriebener Busse geeinigt, um die Einführung dieser Busse zu beschleunigen;

13. ist der Auffassung, dass die Lenkungsmaßnahmen der EU zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Verkehrs auf den Nutzen für das Klima und die Nachhaltigkeit im Sinne des Lebenszyklusdenkens abgestellt werden und im Übrigen technologieneutral sein sollten;
14. ist der Meinung, dass Investitionen in emissionsarme öffentliche Verkehrsmittel und Fuhrparks mit entsprechenden Anreizen für private und unternehmerische Fahrzeughalter verbunden sein sollten, bspw. durch Infrastruktursynergien bei Strom- und Wasserstofftankstellen. Dafür könnten EU-Mittel bereitgestellt werden;
15. vertritt die Auffassung, dass Pläne für emissionsarme Mobilität über End-of-pipe-Konzepte hinaus mit dem Ausbau der Erzeugung und Verteilung von Ökostrom und erneuerbaren Kraftstoffen einhergehen sollten;
16. stellt fest, dass die Entwicklung und Herstellung von Batterien für die Umstellung auf saubere Mobilität und Energiesysteme strategisch wichtig ist. Indes gibt es in Europa keine nennenswerte Batteriezellenproduktion. Deshalb begrüßt der AdR die europäische Batterie-Allianz, die den europäischen Unternehmen dabei helfen soll, sich von der Konkurrenz abzusetzen und den Anteil an der elektromobilen Wertschöpfungskette auszubauen. Er befürwortet, dass die Europäische Kommission im Rahmen des Programms Horizont 2020 zusätzlich zu den bereits zugewiesenen 150 Mio. EUR weitere 200 Mio. EUR direkt für die Batterieforschung und -innovation bereitstellt;
17. gibt zu bedenken, dass ein breit angelegter Ausbau der Elektromobilität zu einem beträchtlichen Anstieg der Stromnachfrage und damit zur Belastung der Stromnetze führen wird. Mobilitätsbedarf und Ladebedarf müssen durch die Entwicklung intelligenter Ladezyklen miteinander in Einklang gebracht werden, bei denen die benötigte Ladeleistung dann bereitgestellt wird, wenn keine Netzüberlastung droht und ausreichend Strom erzeugt wird. Es ist wichtig, die Dekarbonisierung des Verkehrs mit der Energieversorgung, intelligenten Netzen und innovativen Energiespeicherkonzepten zu verknüpfen. Dazu ist es notwendig, die lokalen Verteilnetzbetreiber (VNB), die für den Ausbau bzw. die Steuerung des Stromnetzes verantwortlich sind, aktiv miteinzubeziehen;
18. weist darauf hin, dass der Aufbau der Lade- und Tankinfrastruktur parallel zu der Nachfrage je nach den lokalen Gegebenheiten erfolgen und Synergien mit den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, öffentlichen Fuhrparks und Stadt-Logistik-Anbietern eingeplant werden sollten. Gleichzeitig muss dies auf die Entwicklung intelligenter Netze und die Ausrüstung von Gebäuden mit Batteriespeichern abgestimmt werden. Privatfahrzeuge und Fahrräder sollten Zugang haben. Die Tankinfrastruktur sollte benutzerfreundlich und grenzüberschreitend interoperabel sein. Zur Schaffung eines Binnenmarkts sind Maßnahmen auf europäischer Ebene erforderlich;

19. ist der Meinung, dass die Vereinfachung und Standardisierung von Anträgen und Ausschreibungen individualisierte Finanzierungen überflüssig machen und die Finanzierung über europäische Fonds und private Geldgeber erleichtern, beispielsweise durch neue Finanzierungsverfahren wie eine Kombination von Finanzhilfen und Darlehen;

Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, ihre Bürger stärkt und ihre Industrie und Arbeitnehmer verteidigt – COM(2017) 675 final

20. begrüßt die Tatsache, dass die Europäische Kommission die finanzielle Unterstützung erhöht, um öffentliche und private Investitionen für den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu mobilisieren. Bis zu 800 Mio. EUR werden für diesen Zweck bereitgestellt. Der AdR bedauert, dass die Mittel und finanziellen Ressourcen häufig für die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und andere wichtige Interessenträger nicht hinreichend zugänglich sind. Die Kombination verschiedener Finanzierungsquellen – wie bspw. der Zugang zu durch und gemeinsam mit dem EFSI vergebenen Darlehen – sollte gefördert werden. Der Zugang zu Finanzierung sollte standardisiert und durch Anleiheemissionen ermöglicht werden;
21. merkt an, dass Gebiete, die besonders durch Umweltverschmutzung gefährdet sind, befugt sein müssen, umweltbelastenden Verkehr zu besteuern. Über die generierten Einnahmen können Nachhaltigkeitsmaßnahmen finanziert werden. In den Städten können Maut- oder Parkgebühren zur Finanzierung nachhaltiger Mobilität genutzt werden und beispielsweise Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr oder Park-and-ride-Einrichtungen unterstützen;
22. weist darauf hin, dass die Regionen in äußerster Randlage mit einer Verkehrsüberlastung in Städten und Küstengebieten sowie mit Schwierigkeiten beim Zugang zu ländlichen Gebieten konfrontiert sind. In diesen Regionen werden jedoch derzeit Projekte für einen nachhaltigeren und saubereren Verkehr entwickelt, die anderen Regionen der EU und ihren Nachbarländern als Vorbilder für bewährte Methoden dienen können;

Hin zu einer möglichst breiten Verwendung alternativer Kraftstoffe – ein Aktionsplan zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe – nichtlegislative Vorlage – COM(2017) 652 final

23. begrüßt den Aktionsplan zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe als wichtigen Schritt hin zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrssystems. Er bedauert jedoch, dass die meisten nationalen Strategierahmen, die der Europäischen Kommission vorgelegt wurden, nicht ehrgeizig genug angelegt waren, um einen Übergang hin zu sauberen und alternativen Kraftstoffen zu ermöglichen;
24. weist darauf hin, dass viele europäische Städte und Regionen Vorreiter der Umstellung auf emissionsarme und emissionsfreie Mobilität sind. In den Städten wird sich der Einsatz alternativer Kraftstoffe auch am stärksten durch einen Rückgang der Luft- und Lärmverschmutzung bemerkbar machen. Bedauerlicherweise wird Lärmverschmutzung im Aktionsplan vollständig außer Acht gelassen. Ein Großteil der öffentlichen Aufträge wird durch kommunale und lokale Behörden vergeben. Deshalb haben die lokalen und regionalen Behörden, vor allem in Städten und städtischen Gebieten, einen offenkundig großen Einfluss auf die Akzeptanz von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen. Städte und Regionen,

die mit Problemen im Bereich Verkehrsüberlastung, Luftqualität und Lärm zu kämpfen haben, wie auch Gebiete mit Natur- oder Kulturerbe sollten die Umstellung auf Nullemission von Feinstaub und Stickoxiden vorrangig vorantreiben. In Grenzgebieten und grenzüberschreitenden Korridoren sollte eine grenzübergreifende Planung gefördert werden;

25. stellt fest, dass es auf eine bestmögliche Integration in individuelle Aktionspläne für nachhaltige städtische Mobilität ankommt. Für die Städte stellt sich hier vor allem das Problem der räumlichen Einschränkung, d. h., die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe muss an der vorhandenen Infrastruktur für andere Verkehrsträger ausgerichtet werden. Die verschiedenen öffentlichen und privaten Interessenträger müssen eng in die Planung der städtischen Mobilität einbezogen werden, um eine reibungslose Einführung alternativer Kraftstoffe in Städten sicherzustellen;
26. betont, dass Beschlüsse der Städte, die im Idealfall gemeinsam mit wirtschaftlichen und anderen Interessenträgern gefasst werden, ohne eine angemessene Einbindung der Verbraucher wirkungslos bleiben werden. Wenn der Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe nicht den Erwartungen und Wünschen der Verbraucher entspricht, besteht die Gefahr der Akzeptanzverweigerung. Deshalb müssen die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften auch das Verhalten der Verbraucher beeinflussen, um eine möglichst breite Akzeptanz alternativer Kraftstoffe sicherzustellen. Entscheidend ist, dass Dienste, die alternative Kraftstoffe einsetzen, beispielsweise öffentliche Verkehrsleistungen und andere Dienstleistungen, zugänglich und zuverlässig bleiben;
27. hebt hervor, dass unterschiedliche regionale Gegebenheiten die Verbreitung alternativer Kraftstoffe beeinflussen. So könnte das derzeitige Elektromobilitätssystem in abgelegenen Regionen nicht als bevorzugte Option infrage kommen, in städtischen Gebieten dagegen sehr wohl. Wenn jetzt europäische Regionen mit umfangreichen Ressourcen und drängenderen Luftqualitäts- und Lärmproblemen durchstarten, können sie über Größenvorteile und kritische Masse Preissenkungen bewirken, sodass abgelegenen Regionen nach 2025 bewährte Technologien zu niedrigeren Kosten zur Verfügung stehen;
28. gibt zu bedenken, dass Elektromobilität als potenziell bevorzugte Option in Städten auf die Energieverteilung und den Spitzenlastbedarf abgestimmt werden muss. Es ist wichtig, Zwischenspeicher vorzusehen und in großem Umfang Strom zu speichern, bspw. in Großbatterien und in Wasserstoff (Brennstoffzellen);
29. weist im gleichen Zusammenhang darauf hin, dass im ländlichen Raum in der Regel Elektromobilität keine geeignete Möglichkeit darstellt, um einen flächendeckenden ÖPNV zu gewährleisten. Durch die derzeit noch langen Ladezeiten und die fehlende Reichweite bei Bussen muss bis zur Entwicklung entsprechender Technologien noch die Möglichkeit bestehen, auf emissionsarme Antriebsarten zurückzugreifen (u. a. Plug-in Hybride). Gleichzeitig sollten zeitnah Lösungen für den ländlichen Raum erarbeitet werden, die durch Pilotprojekte unterstützt werden könnten;
30. weist unter Bezugnahme auf seine Stellungnahme „Fehlende Verkehrsverbindungen in den Grenzregionen“ (ABl. C 207 vom 30.6.2017, S. 19) darauf hin, dass eine grenzüberschreitende

Zusammenarbeit umfangreiche Synergie-Effekte auf die Infrastrukturentwicklungskosten haben kann. In Grenzregionen muss sichergestellt werden, dass die von den betreffenden Mitgliedstaaten bevorzugte Technologie interoperabel angelegt und nicht nur auf den einheimischen, sondern den grenzüberschreitenden Bedarf ausgerichtet ist;

31. betont, dass Städte in der Lage sein müssen, die Nutzung von Fahrzeugen mit geringen Feinstaub- und Stickoxidemissionen auch durch städtische Zugangsregelungen für Fahrzeuge zu steuern. Die Einführung von Umweltzonen muss auf der Grundlage lokaler Analysen erfolgen und auf lokaler Ebene beschlossen werden. Der EU kommt dabei die Aufgabe zu, mit gemeinsamen Rahmenregelungen die Voraussetzungen für die Einführung von Umweltzonen zu schaffen und dies als einen Weg zur Verbesserung der Luftqualität hervorzuheben. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften müssen jedoch selbst darüber entscheiden können, ob und in welchem Umfang diese eingeführt werden sollen;
32. hebt hervor, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften nicht allein für die Finanzierung aufkommen können, und stellt fest, dass die Europäische Kommission zwar ein breites Spektrum an Finanzierungsinstrumenten vorschlägt, aber die Kosten für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe eher konservativ einschätzt und die Mobilisierung privatwirtschaftlicher Mittel in der Anfangsphase womöglich zu optimistisch beurteilt;
33. vertritt die Auffassung, dass Anreize für Konzessionen, die Nullemission anstreben, geschaffen werden sollten, indem eine längere Konzessionsdauer vorgesehen oder die Laufzeit bei Erfüllung der Zwischen- und Endziele verlängert wird. Es ist auch wichtig, mehr und günstige Möglichkeiten für eine Konzessionsübernahme vorzusehen, damit die betroffenen Parteien ihre Investitionen schneller wieder hereinholen können;
34. hält eine europäische finanzielle Unterstützung für erforderlich, um im Rahmen von Konzessionen im öffentlichen Verkehr die Bemühungen um emissionsfreie Lösungen zu intensivieren. Europäische Mittel müssen zur Förderung von Innovation und zur Finanzierung von Investitionen eingesetzt werden, damit ein Großteil der Fahrzeugflotte zu Konzessionsbeginn emissionsfrei betrieben werden kann;
35. verweist darauf, dass bei Planung und Bau neuer Gebäude in Zukunft die Ausrüstung mit Ladestationen sowie Vorverkabelungen vorgesehen sein werden;
36. fordert einen höheren Anteil öffentlich zugänglicher Ladepunkte. Laut Aktionsplan sollte jeder Mitgliedstaat bis Ende 2020 eine Mindestanzahl von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge sicherstellen, von denen mindestens 10 % öffentlich zugänglich sein müssen. Der Ausbau öffentlich zugänglicher Ladepunkte muss im Einklang mit den lokalen und regionalen Gegebenheiten und der Nachfrage vor Ort erfolgen. Bis 2025 werden schätzungsweise zwei Millionen öffentlich zugänglicher Ladepunkte für Elektrofahrzeuge benötigt, 70 % davon in städtischen Gebieten. Dabei sollten vorrangig die TEN-V-Kernnetzkorridore bis 2025 flächendeckend mit einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe aufgerüstet werden. Wenn zumindest die städtischen Knoten des TEN-V-Kernetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes mit genügend öffentlich zugänglichen (Schnell-)Ladestationen und -Tankstellen ausgestattet werden, dürfte dies das Vertrauen der Investoren und Verbraucher festigen. Auf internationaler Ebene muss über offene Protokolle und Interoperabilität für gleiche Wettbewerbsbedingungen

gesorgt werden, damit die Fahrer von E-Fahrzeugen die Ladeinfrastruktur grenzüberschreitend ohne Hemmnisse nutzen können. Für den Güterverkehr und die Schifffahrt werden auch genügend LNG-Tankstellen benötigt. Der AdR plädiert für das ehrgeizige Ziel von 2000 LNG-Tankstellen in Europa im Einklang mit dem lokalen und regionalen Bedarf;

37. weist darauf hin, dass die Kommunalbehörden einbezogen werden sollten, um sicherzustellen, dass bei der Auswahl der geeigneten Standorte für öffentlich zugängliche Ladestationen einschlägige Pläne und städtebauliche Überlegungen berücksichtigt werden, auch damit es nicht stellenweise zu einem Überangebot an Ladeinfrastruktur kommt oder Ladestationen an unwirtschaftlichen Standorten errichtet werden;
38. fordert mehr Wasserstofftankstellen, denn eine Tankstelle auf 300 km ist für dicht besiedelte Gebiete sehr viel zu wenig. Die Zahl der Tankstellen sollte sich nach der Einwohnerzahl richten, mit einer Tankstelle je 300 000 Einwohner;

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge – COM(2017) 653 final

39. begrüßt die Anpassung der Vorschriften, die den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften Anreize für die Beschaffung geeigneter sauberer Fahrzeuge gibt. Desgleichen begrüßt er das Verwerfen der Methode zur Monetisierung und die Ausweitung auf andere Formen der Auftragsvergabe. Der AdR hält die Definition des Begriffs „saubere Fahrzeuge“ für sehr eng gefasst und stellt fest, dass Präzisierungsbedarf besteht, damit die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften über einen Ermessensspielraum sowie echte kosteneffiziente und ökologische Alternativen verfügen, um bei der Beschaffung den einzelnen Regionen und dem unterschiedlichen Mobilitätsbedarf gerecht zu werden;
40. hebt hervor, dass der Anteil öffentlich beschaffter Fahrzeuge Gesamtfahrzeugaufkommen in einer Stadt zwar vernachlässigbar sein mag, dass aber das Vorbild der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften die Nachfrage fördern, sich positiv auf die Automobilhersteller auswirken und dadurch letztlich die private Nachfrage anregen könnte. Die Richtlinie sollte nur Anwendung finden, wenn zu erwarten steht, dass das Ausschreibungsergebnis ausreichenden Nutzen bringt;
41. bedauert die großen finanziellen Belastungen für öffentliche Verkehrsbetreiber und damit lokale und regionale Gebietskörperschaften durch die sehr hohe Beschaffungsquote für alternativ betriebene Busse. Viele Städte und Regionen verfügen bereits über einen weitgehend elektrifizierten Flottenbestand in der Form von Straßenbahnen, U-Bahnen und Oberleitungsbussen, was nicht berücksichtigt wird. Daher sollte bei der Beschaffung „sauberer Fahrzeuge“ der gesamte Fuhrpark miteinbezogen und nicht nur auf den Bus-Bereich fokussiert werden;
42. fordert eine Definition von sauberen Fahrzeugen auf der Grundlage von objektiv messbaren Emissionen und Energieverbrauchswerten im praktischen Fahrbetrieb. Nur auf diese Weise kann für öffentliche Auftraggeber langfristig Planungssicherheit erzielt werden. Auf dem Weg zu emissionsfreien Fahrzeugen sind Übergangsmaßnahmen erforderlich. Nullemission lässt sich

noch nicht bei allen Verkehrsarten verwirklichen, so bspw. im Güterverkehr und in der Schifffahrt. Biogas und Biokraftstoffe werden als Übergangsbrennstoffe benötigt. Bestehende Systeme können beibehalten werden, sofern einheimische und nicht importierte Rohstoffe eingesetzt werden. Für Systeme mit hohem Wärmebedarf sollte Biogas verwendet werden;

43. befürwortet die Absicht, eine genauere Definition für „saubere leichte Nutzfahrzeuge“ festzulegen. Gemeinsame Normen und klare Definitionen sind Voraussetzung, damit die Behörden eingereichte Angebote angemessen bewerten, vergleichen und prüfen können. Er ist allerdings der Auffassung, dass die Definition technologie-neutral sein sollte und die Auswirkungen auf das Klima auch unter der Perspektive des Lebenszyklus bewertet werden müssen. Zudem werden Übergangsbrennstoffe wie Biogas und andere Biokraftstoffe insbesondere im Güterverkehr und in der Schifffahrt benötigt und müssen berücksichtigt werden;
44. begrüßt den in dem Vorschlag gewählten, allgemein technologie-neutralen Ansatz für schwere Nutzfahrzeuge, macht indes darauf aufmerksam, dass allein die Auflistung sauberer Technologien schon das Gebot der Technologie-neutralität verletzt und Technologien wie synthetische Biokraftstoffe oder Biogas ausschließt. Biogas ist ein wichtiger Übergangsbrennstoff für schwere Nutzfahrzeuge. In einigen Regionen, insbesondere in Skandinavien, könnten Investitionen in derartige Technologien, die zwar klimafreundlich, nicht aber lokal emissionsfrei sind, dadurch gefährdet werden, dass diese Technologien nicht auf der Liste der zulässigen Technologien stehen. Dies könnte übrigens ein Subsidiaritätsanliegen sein. Auch andere Antriebstechnologien, darunter flüssige und gasförmige Kraftstoffe nicht-fossilen Ursprungs wie der Biodiesel HVO100 und Biomethan, bieten großes Potenzial für saubere Mobilität;
45. stellt fest, dass es derzeit unterschiedliche Ansichten zum zeitlichen Ablauf der Anwendung der Regelungen gibt. Er fordert in diesem Zusammenhang, dass die Berechnung im ersten bzw. zweiten Zeitraum ab 2025 bzw. ab 2030 beginnt und für alle Mitgliedstaaten die gleichen Ziele gelten sollten;
46. fordert langfristige Planungssicherheit sowie ausreichende Übergangszeiten für die ausschreibenden Stellen. Aufgrund der notwendigen Infrastrukturanpassungen im Zusammenhang mit den Neuanschaffungen ist eine Klarstellung nötig, dass die Beschaffungsvorschriften nur für neue Verträge gelten;

Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt – COM(2017) 647 final

47. betont, dass Busse nach wie vor weniger umweltfreundlich sind als Eisenbahnen, die die wichtigsten Strecken zwischen Städten und Regionen bedienen. Fernbusse können Schienenverkehrsverbindungen ergänzen und haben Vorteile im Vergleich zum Individualverkehr;
48. fordert langfristige Planungssicherheit sowie ausreichende Übergangszeiten für die öffentlichen Verkehrsbetriebe und die ausschreibenden Stellen;

49. erachtet es als wichtig, bei der Öffnung des Marktes für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen die Einhaltung der Binnenmarktvorschriften sowie die Aufrechterhaltung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse sicherzustellen, um den universellen Zugang und den freien Verkehr zu gewährleisten;
50. weist darauf hin, dass die Genehmigungsbehörden Genehmigungsanträge ablehnen können, wenn diese das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden. Seiner Meinung nach sollten aber alle öffentlichen wie auch privaten Busdienste die gleichen Niedrigemissionsanforderungen erfüllen.

Gewerbliche Linienverkehrsdienste sollten nicht die Gemeinwohlverpflichtung eines Dienstes von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse aushöhlen, der nicht nur unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten, sondern anhand breiter angelegter Kriterien analysiert werden sollte. Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen müssen auch private Busdienste die Niedrigemissionsanforderungen erfüllen;

Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten – COM(2017) 648 final

51. begrüßt den von diesem Vorschlag ausgehenden Impuls zur Umstellung auf ein umweltverträglicheres Verkehrssystem und weist darauf hin, dass in einigen Gebieten nur durch eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und/oder die Wasserstraße und/oder durch den Einsatz von Elektrolastwagen Verbesserungen erzielt werden können. Eine wichtige Voraussetzung hierfür sind intermodale Terminals. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften können Ladestationen und Tankstellen bereitstellen, die sowohl den öffentlichen Verkehr als auch den Güterverkehr bedienen. Es müssen unbedingt weitere wirtschaftliche Unterstützungsmaßnahmen zur Entwicklung des kombinierten Verkehrs vorgesehen werden: sowohl in Form von Investitionszuschüssen für neue Terminals, die mit einer Kosten-Nutzen-Analyse unter Berücksichtigung der externen Effekte des Verkehrs einhergehen sollten, als auch in Form von Betriebszuschüssen (zumindest in den ersten Jahren), die die Amortisierung der erforderlichen materiellen Ressourcen umfassen.

Brüssel, den 5. Juli 2018

Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Karl-Heinz LAMBERTZ

Der Generalsekretär
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Jiří BURIÁNEK

VERFAHREN

Titel	Verwirklichung emissionsarmer Mobilität
Referenzdokumente	COM(2017) 675 final, COM(2017) 648 final und final/2, COM(2017) 647 final, COM(2017) 653 final COM(2017) 652 final und final/2
Rechtsgrundlage	Artikel 307 AEUV
Geschäftsordnungsgrundlage	Artikel 41 Buchstabe a) der Geschäftsordnung
Befassung durch den Rat/das EP/ Schreiben der Kommission	– Schreiben der Kommission: 24.10.2017 und 8.11.2017 – Schreiben des Rates: 22.11.2017 und 4.12.2017 – Schreiben des EP: 30.11.2017 und 4.12.2017
Beschluss des Präsidiums/Präsidenten	30. Januar 2018
Zuständige Fachkommission	Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt (COTER)
Berichterstatter	Michiel SCHEFFER (NL/ALDE), Mitglied der Deputiertenstaaten der Provinz Gelderland
Analysevermerk	6. März 2018
Prüfung in der Fachkommission	27. Februar 2018
Annahme in der Fachkommission	27. April 2018
Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission	mehrheitlich angenommen
Verabschiedung im Plenum	5. Juli 2018
Frühere Stellungnahme des AdR	Stellungnahme „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“ (COR 18/2017) Stellungnahme „Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011“ (COR 1426/2015) Stellungnahme „Ein EU-Aktionsplan für den Radverkehr“ (COR 1813/2016)
Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle	–