



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/643

Saubere, wettbewerbsfähige und vernetzte Mobilität für alle

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Europa in Bewegung – Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle

[COM(2017) 283 final]

Berichterstatter: **Ulrich SAMM**

Mitberichterstatter: **Brian CURTIS**

Befassung	Europäische Kommission, 05/07/2017
Rechtsgrundlage	Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	02/10/2017
Verabschiedung auf der Plenartagung	18/10/2017
Plenartagung Nr.	529
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	111/0/0

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- 1.1 Die in der Mitteilung „Europa in Bewegung“ [COM(2017) 283 final] (im Folgenden „Mitteilung“) erläuterte Mobilitätsagenda steht für das Bestreben Europas, rasch, und zwar bis 2025, über ein sauberes, wettbewerbsfähiges und vernetztes Mobilitätssystem zu verfügen, das alle Verkehrsträger einschließt und die gesamte Union umfasst. Der Straßenverkehr in Europa, der im Mittelpunkt dieser Mitteilung steht, stützt sich auf eine Industrie, die in den Bereichen Fertigung und Dienstleistungen weltweit führend ist. Auf den produzierenden Bereich dieser Branche entfallen 11 % aller Beschäftigten in der Fertigungsindustrie in der EU; sie erwirtschaftet 7 % des EU-BIP.
- 1.2 In der Mitteilung wird auch der Bezug zu den übergreifenden Prioritäten Energieunion, digitaler Binnenmarkt und Innovationsoffensive für Europa hergestellt. Insbesondere sollen einige der noch ungelösten Probleme des Verkehrsbinnenmarktes unter ausgewogener Berücksichtigung der Menschen- und Arbeitsrechte sowie von Umweltaspekten gelöst werden.
- 1.3 Ein gut funktionierender **einheitlicher europäischer Verkehrsraum** hängt von einem angemessenen Rechtsrahmen ab. Nach Meinung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses (EWSA) können die vorgeschlagenen Änderungen betreffend den Zugang zum Beruf, den Marktzugang (einschl. Kabotage) und die Arbeitsbedingungen (beispielsweise die Lenk- und Ruhezeiten) sowie spezifische Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor in den meisten Fällen die anvisierten Probleme nicht beheben. Die Einzelvorschläge zu diesen Themen werden in spezifischen EWSA-Stellungnahmen ausführlicher behandelt. Der EWSA unterstreicht, dass dringend angemessene und reibungslos funktionierende Lösungen gefunden werden müssen, da für einen gut funktionierenden Binnenmarkt ein zweckmäßiger Rechtsrahmen unabdingbar ist. In diesem Zusammenhang betont der EWSA seine Erwartung, dass in dem anstehenden Vorschlag zum kombinierten Verkehr auch auf Fragen des Marktzugangs eingegangen wird.
- 1.4 Die Landverkehrstechnik dürfte durch die **Digitalisierung** und Automatisierung revolutioniert werden. Diese Technologien eröffnen Verbrauchern und Unternehmen, die hochwertigere, komfortablere, flexiblere, erschwinglichere und sicherere Dienste und Geräte verlangen, ein breitgefächertes Spektrum neuer Möglichkeiten. Der EWSA weist darauf hin, dass diese neue Technik die Möglichkeit bietet, sowohl die Effizienz des Verkehrsmarktes zu verbessern als auch analytische Daten für die Kontrolle und Durchsetzung geltender Rechtsvorschriften und den Schutz der Menschenrechte und der sozialen Rechte zu liefern.
- 1.5 Das automatisierte Fahren kann bahnbrechende Veränderungen bewirken, die nicht nur neue Dienstleistungen und Geschäftsmöglichkeiten eröffnen, sondern auch deutlich zur Verbesserung der aktiven Sicherheit von Landfahrzeugen beitragen und die Zahl der Todesfälle erheblich verringern können. Der EWSA fordert die Europäische Kommission auf, das Projekt **Vision Zero 2050** weiter zu verfolgen, da seine Ziele für die Gesellschaft und alle Bürger von höchster Bedeutung sind.
- 1.6 Der EWSA unterstützt nachdrücklich den Vorschlag der Europäischen Kommission, die schlechte Interoperabilität der verschiedenen einzelstaatlichen **elektronischen Mautsysteme** zu

beheben und einen gemeinsamen Interoperabilitätsrahmen zu schaffen. Darüber hinaus vertritt der EWSA die Ansicht, dass ein flexibles, faires und transparentes sowie diskriminierungsfreies Mautsystem, das im Einklang mit dem „Nutzerprinzip“ und „Verursacherprinzip“ steht, eine positive Wirkung hätte, wenn die Einnahmen zweckgebunden wären. Durch eine vollständige Zweckbindung der Einnahmen könnten in Europa mehr als 500 000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden.

- 1.7 Der EWSA verweist auf die Diskrepanz zwischen der in diesem Paket für den Straßenverkehr prognostizierten **Emissionsreduktion** (13 %) und der notwendigen Emissionsverringerung von 18 bis 19 %, mit der der Verkehrssektor zu den Energie- und Klimazielen der EU für 2030 beitragen muss. Diese Diskrepanz kann nur überwunden werden, wenn die Mitgliedstaaten erhebliche Anstrengungen zur Förderung von Initiativen für einen „sauberen“ Straßenverkehr unternehmen.
- 1.8 Der EWSA betont, dass die Erzeugung sauberen Stroms eine unverzichtbare Voraussetzung für den Durchbruch von **Elektrofahrzeugen** im Massenmarkt ist. Ungeachtet der Stromquelle können Elektrofahrzeuge indes zur Verringerung der Luftverschmutzung vor Ort beitragen; die globalen Emissionsreduktionsziele der EU können jedoch nur durch die Förderung einer sauberen Stromerzeugung erreicht werden.
- 1.9 Das Verbrauchervertrauen in die Automobilbranche und das Regulierungssystem hat in jüngster Zeit schwer gelitten. Das Vertrauen muss durch die Einführung realistischer **Emissionsnormen** und geeigneter Prüfverfahren wiederhergestellt werden. Der EWSA bedauert, dass die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene unabhängige Aufsichtsstelle für Fahrzeugemissionsprüfungen aufgrund des Widerstands einiger Mitgliedstaaten Anfang 2017 verworfen wurde.
- 1.10 In Europa müssen klare und ehrgeizige Ziele für mit sauberer Energie betriebene Fahrzeuge festgelegt werden, um der Fertigungsindustrie Impulse in den Bereichen **Forschung**, Markteinführung und Produktion zu geben. Die technischen Einschränkungen, die immer noch eine schnellere Einführung alternativer Antriebssysteme behindern, können nur mit Hilfe eines soliden Forschungsprogramms (als Teil des nächsten Rahmenprogramms) überwunden werden, das alle Bereiche von Grundlagenforschung über Innovation bis Markteinführung umfasst.
- 1.11 Nach Meinung des EWSA muss der Bedeutung der Verkehrsverlagerung stärker Rechnung getragen werden, indem mehr Anreize für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene geschaffen werden. Die übergeordnete Strategie kann zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs beitragen, sie wird indes nicht notwendigerweise der Verkehrsüberlastung und der Umweltverschmutzung abhelfen, zumal die Straßenverkehrsnachfrage voraussichtlich steigen wird.

2. **Einleitung**

- 2.1 Die Mitteilung ist die erste grundlegende Etappe des Mobilitätspakets; weitere Vorschläge sollen später dieses Jahr folgen. Sie ordnet die Einzelvorschläge, die jeweils Thema spezifischer EWSA-Stellungnahmen sind, in einen politischen Rahmen ein und zielt darauf ab, die Erhebung

von Straßennutzungsgebühren (sowie den Ausbau der erforderlichen Infrastruktur), alternative Kraftstoffe, Konnektivität, bessere Informationen für die Verbraucher, die Stärkung des Binnenmarkts und bessere Arbeitsbedingungen im Güterkraftverkehrssektor zu fördern und die Grundlage für eine kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität zu schaffen. In der Praxis bezieht sich die Kommissionsmitteilung in erster Linie auf den Straßenverkehr.

- 2.2 In der Mitteilung wird auch der Bezug zu den übergreifenden Prioritäten Energieunion (Energieeffizienz und Dekarbonisierung des Verkehrssektors durch u. a. den Einsatz emissionsarmer Kraftstoffe und die Förderung von Elektromobilität), digitaler Binnenmarkt, Agenda für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen und Investitionsoffensive für Europa, die die Verwirklichung ihrer Ziele unterstützen, sowie zu der im Rahmen der europäischen Säule sozialer Rechte angestrebten Schaffung eines gerechteren Europas mit einer gestärkten sozialen Dimension hergestellt. Mit dieser Mitteilung sollen einige der ungelösten Probleme des Verkehrsbinnenmarktes unter ausgewogener Berücksichtigung der Menschen- und Arbeitsrechte sowie von Umweltaspekten gelöst werden.
- 2.3 Die Mobilitätsagenda steht für das Bestreben Europas, rasch, und zwar bis 2025, über ein sauberes, wettbewerbsfähiges und vernetztes Mobilitätssystem zu verfügen, das alle Verkehrsträger einschließt, die gesamte Union umfasst und sie mit ihren Nachbarn und der Welt verbindet. Zur Verwirklichung dieser äußerst ehrgeizigen Zielsetzung wird zum einen auf eine Branche gesetzt, die in den Bereichen Fertigung und Dienstleistungen weltweit führend ist, und zum anderen den starken und wirksamen politischen Willen der Mitgliedstaaten.
- 2.4 Dabei ist zu bedenken, dass die Steuereinnahmen der EU-Mitgliedstaaten aus dem Kraftverkehr mehr als 500 Mrd. EUR betragen. Auf den produzierenden Bereich dieser Branche entfallen 11 % aller Beschäftigten in der Fertigungsindustrie in der EU; sie erwirtschaftet 7 % des EU-BIP und einen Handelsüberschuss von 90 Mrd. EUR. Dieser Sektor ist derart mächtig und wichtig, dass in vielen Bereichen EU-weiter Rechtsvorschriften nur langsam Fortschritte und Verbesserungen erzielt werden, da einige Mitgliedstaaten diesem Sektor nationale strategische Bedeutung beimessen. Es dauert oft lange, bis Änderungen, die die nationalen Systeme und Prioritäten beeinträchtigen könnten, wie bspw. Marktöffnung und Mautgebühren, beschlossen und umgesetzt werden.
- 2.5 Europa fängt nicht bei null an. Die Umsetzung des Binnenmarktes und die Verwirklichung der Nachhaltigkeitsziele haben bedeutende Ergebnisse gebracht. Der EWSA hat seine Standpunkte auch schon in einer Reihe Stellungnahmen vorgetragen, beispielsweise zum einheitlichen europäischen Verkehrsraum¹ als Rückgrat des Binnenmarkts, zum multimodalen Reisen² und zum Binnenmarkt für den internationalen Straßengüterverkehr³. Der nachhaltigen Entwicklung der EU-Verkehrspolitik⁴ kommt eine entscheidende Bedeutung zu, insbesondere der

1 [ABI. C 291 vom 4.9.2015, S. 14.](#)

2 [ABI. C 12 vom 15.1.2015, S. 81.](#)

3 [ABI. C 13 vom 15.1.2016, S. 176.](#)

4 [ABI. C 248 vom 25.8.2011, S. 31.](#)

Dekarbonisierung des Verkehrs⁵ und den Auswirkungen der auf der COP 21 getroffenen Vereinbarungen auf die europäische Verkehrspolitik⁶. Der EWSA hat sich auch mit den Auswirkungen der Digitalisierung und Robotisierung des Verkehrssektors auf die Politikgestaltung der EU⁷ sowie mit der Entwicklung von kooperativen intelligenten Verkehrssystemen⁸ befasst, die die EU-Verkehrspolitik in Zukunft immer stärker beeinflussen werden.

- 2.6 Es ist jedoch noch viel zu tun. Mithilfe der Mobilitätsagenda müssen die Weichen für ein europäisches Verkehrssystem gestellt werden, das sowohl den Entwicklungen im Rahmen der Digitalisierung als auch den Umweltschutzerfordernissen gerecht wird.

3. Digitalisierung

- 3.1 Auf ein schnelles und zuverlässiges Internet gestützte Digitalisierung und Automatisierung eröffnen Verbrauchern und Unternehmen, die hochwertigere, komfortablere, flexiblere, erschwinglichere und sicherere Dienste und Geräte verlangen, ein breitgefächertes Spektrum neuer Möglichkeiten. Sie bieten auch wirksame neue Techniken für die Analyse, Kontrolle und Durchsetzung geltender Rechtsvorschriften und den Schutz der Menschenrechte und der sozialen Rechte. Vor allem die Landverkehrstechnik dürfte durch die Digitalisierung revolutioniert werden. Allgemein müssen eine Harmonisierung der Verkehrssysteme oder die Entwicklung technischer Lösungen für eine grenzüberschreitende Nutzung als grundlegende Voraussetzung für einen reibungslos funktionierenden Binnenmarkt angestrebt werden. Ein Beispiel in diesem Bereich ist die bevorstehende Einführung intelligenter Fahrtenschreiber. Allerdings gibt es eine Übergangsfrist von 15 Jahren für die vorgeschlagene Umrüstung bestehender Fahrzeuge. Diese Frist muss erheblich gekürzt werden.

- 3.2 Die EU-Strategie für eine **kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität** (C-ITS) und ihre Umsetzung beinhalten den ersten Schritt hin zum automatisierten Fahren (siehe auch TEN/621). Die **Vernetzung** von Fahrzeugen untereinander und mit einer festen Infrastruktur ist entscheidend für die umfassende Nutzung der digitaltechnischen Möglichkeiten. Der EWSA begrüßt daher die strategischen Zielsetzungen in der kürzlichen Kommissionsmitteilung zur europäischen Gigabit-Gesellschaft⁹, die einen Zeitplan für den Ausbau der Hochgeschwindigkeitsbreitbandnetze im Hinblick auf eine flächendeckende 5G-Anbindung mit leistungsfähiger Internetkonnectivität für alle wichtigen Landverkehrsstrecken beinhaltet.

- 3.3 Die Digitalisierung wird auch die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle maßgeblich beeinflussen, darunter verschiedene Arten von Plattformen und Konzepte der **kollaborativen Wirtschaft**, die der Ressourceneffizienz förderlich sein können, aber diverse sozial- und

⁵ [ABI. C 173 vom 31.5.2017, S. 55.](#)

⁶ [ABI. C 303 vom 19.8.2016, S. 10.](#)

⁷ Auswirkungen der Digitalisierung und Robotisierung des Verkehrssektors auf die Politikgestaltung der EU, TEN/632 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁸ [ABI. C 288 vom 31.8.2017, S. 85.](#)

⁹ [ABI. C 125 vom 21.4.2017, S. 51.](#)

verbraucherrechtliche Fragen aufwerfen wie beispielsweise Rolle und Status von Internetplattformen und Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt.

- 3.4 Das Potenzial von **automatisiertem** und autonomem **Fahren** wird in erster Linie als Chance für neue Geschäftsmodelle gesehen. Indes sind auch Fragen der Verantwortung wichtig, die auf harmonisierte Weise in der EU geklärt werden müssen. Das automatisierte oder teilautomatisierte Fahren würde auch erheblich zur Verbesserung der aktiven Sicherheit von Landfahrzeugen beitragen. Die Zahl der tödlichen Straßenverkehrsunfälle ist seit den 1970er Jahren um den Faktor 4 zurückgegangen, was vor allem auf die Verbesserung der passiven Fahrzeugsicherheit zurückzuführen ist, doch gab es 2016 in der EU leider immer noch 25 500 Verkehrstote. Nun sollte es durch die Entwicklung und Einführung fortgeschrittener aktiver Fahrsicherheitsysteme (teilautomatisiertes Fahren, vernetzte Fahrzeuge) ermöglicht werden, die Zahl der Todesfälle erheblich weiter zu verringern oder sogar auf null zu senken. Dies ist das Ziel des Sicherheitsprojekts „Vision Zero“, das 1997 in Schweden anlief und später von der EU aufgegriffen wurde, aber nicht zu den erhofften Ergebnissen führte. Das automatisierte Fahren kann bahnbrechende Veränderungen bewirken. Der EWSA fordert die Europäische Kommission auf, das Projekt **Vision Zero 2050** weiter zu verfolgen, das für die Gesellschaft und alle Bürger von höchster Bedeutung ist.

4. **Einheitlicher europäischer Verkehrsraum**

- 4.1 Der EWSA begrüßt die Initiative der Europäischen Kommission, die Rechtsvorschriften für den Kraftverkehrsmarkt zu klären und besser durchzusetzen sowie gleichzeitig die Arbeitsbedingungen zu verbessern und Sozialdumping zu bekämpfen, um ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts in diesem Sektor zu ermöglichen. Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen den Zugang zum Beruf, den Marktzugang (einschl. Kabotage) und die Arbeitsbedingungen (beispielsweise die Lenk- und Ruhezeiten) sowie spezifische Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor.

Der EWSA ist indes der Meinung, dass die vorgeschlagenen Änderungen entgegen der damit verbundenen Absicht, die Durchsetzbarkeit der Vorschriften zu verbessern und fairen Wettbewerb sicherzustellen, in den meisten Fällen nicht die anvisierten Probleme beheben können, u. a. die Probleme, die bei der Umsetzung der geltenden Rechtsvorschriften zu Tage getreten sind. Der EWSA stellt fest, dass die Standpunkte der Mitgliedstaaten, der Sozialpartner und der Straßenverkehrsunternehmen zu der Initiative auseinandergehen. Seines Erachtens besteht die einzig mögliche nachhaltige Lösung in klaren und leicht durchsetzbaren Rechtsvorschriften, die für Rechtssicherheit beim Marktzugang und für einen angemessenen Schutz der sozialen Rechte sorgen. Der EWSA betont, dass moderne IT-Anwendungen (Fahrtschreiber usw.) und effiziente Infrastruktur (sichere Parkplätze) zur Förderung von Umsetzung und Durchsetzung genutzt werden müssen. Es überrascht, dass in der Mitteilung der kombinierte Verkehr nicht im Rahmen des Marktzugangs, sondern nur als Mittel zur Optimierung der Nachhaltigkeit angesprochen wird. (Für detaillierte Informationen zu den Standpunkten des EWSA zu diesen Vorschlägen siehe die spezifischen Stellungnahmen.)

- 4.2 Der EWSA begrüßt die geplante Änderung der Richtlinie über die Verwendung von **ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen** im Güterkraftverkehr, hegt jedoch einige Vorbehalte

hinsichtlich möglicher Auswirkungen. Zum einen besteht die Gefahr der Zunahme von Briefkastenfirmen, zum anderen kann es vorkommen, dass ein Verkehrsunternehmer unentdeckt illegale Kabotagebeförderungen durchführt.

- 4.3 Der EWSA vertritt die Ansicht, dass die Umsetzung eines flexiblen, fairen, transparenten, diskriminierungsfreien und unbürokratischen **Mautsystems**, das im Einklang mit dem „Nutzerprinzip“ und „Verursacherprinzip“ steht, eine positive Wirkung hätte, wenn die Einnahmen aus der Straßeninfrastrukturnutzung zweckgebunden wären und diskriminierenden Praktiken auf dem Verkehrsbinnenmarkt vorgebeugt würde. Durch eine vollständige Zweckbindung der Einnahmen könnten in Europa mehr als 500 000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Der EWSA unterstützt nachdrücklich den Vorschlag der Europäischen Kommission, die schlechte Interoperabilität der verschiedenen einzelstaatlichen **elektronischen Mautsysteme** zu beheben und ein fortschrittliches EU-weites elektronisches Mautsystem einzuführen. (Für detaillierte Informationen zu den Standpunkten des EWSA zu diesen Vorschlägen siehe die spezifischen Stellungnahmen.)

5. Auf dem Weg zu einem nachhaltigen Verkehrssystem

- 5.1 Der Verkehr verursacht rund 20 % der **Treibhausgasemissionen** in Europa. Das Verkehrsaufkommen nimmt weiter zu, während der Klimagasausstoß gesenkt werden muss, wenn die Energie- und Klimaziele der EU für 2030 erreicht werden sollen. Deshalb beinhaltet das Paket „Saubere Energie für alle Europäer“ vom November 2016 Maßnahmen zur Beschleunigung der Einführung emissionsarmer Kraftstoffe und zur Förderung der Elektromobilität, was der EWSA auch begrüßt hat¹⁰.
- 5.2 Allgemein wird erwartet, dass sich der rückläufige Trend der Verkehrsgesamtemissionen aufgrund der aktuellen Entwicklungen und Maßnahmen weiter fortsetzt und bis 2030 eine Senkung um 13 % (bis 2050 um 15 %) im Vergleich zu 2005 erreicht wird. Dies bleibt jedoch hinter der kostenwirksamen Emissionsverringerung von 18 bis 19 % zurück, mit der der Verkehrssektor zu den Energie- und Klimazielen der EU für 2030 beitragen muss. Der EWSA stimmt zu, dass Emissionsgrenzwerte für Neufahrzeuge wirksam zur Emissionssenkung beitragen können, aber nicht ausreichen, um die festgesetzten Ziele zu erreichen. Sie sollten deshalb durch Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Förderung alternativer Kraftstoffe und Antriebssysteme ergänzt werden, wie beispielsweise Flüssiggas, über Bordssysteme erzeugten Strom oder elektrifizierte Straßen, sowie durch **Straßenbenutzungsgebühren**.
- 5.3 Hohe Erwartungen werden in **Elektrofahrzeuge** gesetzt, was bspw. aus den Ankündigungen verschiedener Mitgliedstaaten deutlich wird, die dem Beispiel Norwegens (2025), Frankreichs und des Vereinigten Königreichs (2040) folgen und keine Zulassung mehr für neue Autos mit Benzin- oder Dieselmotoren erteilen wollen. Die Verkaufszahlen von Elektrofahrzeugen steigen weltweit rasch an. 2016 überstieg die Gesamtzahl der Elektrofahrzeuge auf den Straßen weltweit die Zwei-Millionen-Marke, macht aber immer noch nur einen Anteil von 0,2 % am globalen Pkw-Aufkommen aus (IEA 2017). Das stärkste Wachstum in absoluten Zahlen

¹⁰ [ABl. C 246 vom 28.7.2017, S. 64.](#)

verzeichnet China, das bemüht ist, seine Luftverschmutzungsprobleme in den Griff zu bekommen und seine Reduktionsziele zu erreichen. In Europa müssen klare und ehrgeizige Ziele für mit sauberer Energie betriebene Fahrzeuge festgelegt werden, um der Fertigungsindustrie Impulse im Forschungs- und produzierenden Bereich zu geben.

- 5.4 Der Durchbruch der Elektromobilität wurde bisher durch **technische Einschränkungen** im Zusammenhang mit der Batterieleistung behindert. Die Batteriekosten sinken schneller als erwartet, doch gibt es noch einige Probleme bei (zum Teil widersprüchlichen) Parametern, die die Leistung von Elektrofahrzeugen begrenzen: das Gewicht, die Ladekapazität (Reichweite), die Ladegeschwindigkeit und die Lebensdauer bzw. der Alterungsprozess. Elektrofahrzeuge werden dennoch als der größte Wachstumssektor der Zukunft in Bezug auf Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erachtet.
- 5.5 Die technischen Einschränkungen können nur mit Hilfe eines soliden **Forschungs**programms überwunden werden, das alle Bereiche von Grundlagenforschung bis Innovation umfasst. Die europäischen Forschungsprogramme, insbesondere Horizon 2020, sind zielorientiert, und verschiedene alternative Antriebstechnologien wie neue Arten von Batterien, Brennstoffzellen und Wasserstoff werden aktiv erforscht. Die Ziele sind zwar vielversprechend, doch die Forschung steht größtenteils noch am Anfang. Allerdings sind bereits erste Ergebnisse zu verzeichnen, wie das Gemeinsame Unternehmen „Brennstoffzellen und Wasserstoff“ zeigt (www.fch.europa.eu).
- 5.6 Um Unsicherheit über die Zukunft der Antriebssysteme für Fahrzeuge auszuräumen, muss die Europäische Union auch im nächsten Rahmenprogramm eine eigene verkehrsspezifische **Forschungspriorität** festlegen, für die die von der Europäischen Kommission und den europäischen Technologieplattformen wie dem beratenden Gremium für Luftfahrtforschung und Innovation in Europa (ACARE) skizzierten europäischen Forschungs- und Innovationsstrategien im Verkehrsbereich eine gute Grundlage bilden. Zudem ist die Zusammenarbeit in der gesamten Bandbreite der Technologiereifegrade von der Grundlagenforschung bis zur Anwendung der effizienteste Weg zur Markteinführung.
- 5.7 Der EWSA möchte an dieser Stelle erneut¹¹ auf die fehlende **Abstimmung** zwischen der Forschungsfinanzierung der Mitgliedstaaten und der EU hinweisen. Der Power-to-X-Ansatz bspw. – die elektrochemische Umwandlung von Dampf und Kohlendioxid unter Nutzung erneuerbaren Stroms zur Herstellung synthetischer Kraftstoffe – wird massiv durch ein deutsches Forschungsprojekt¹² gefördert, zu dem es keine EU-Ergänzung gibt.
- 5.8 Aufgrund der technologischen Entwicklung steigt die Nachfrage nach Batterien in Europa derzeit stark an. Den größten Anteil an der Weltproduktion von Batteriezellen haben nach wie vor Asien und die USA. Der EWSA teilt die Bedenken der Europäischen Kommission, dass die Automobilindustrie weitgehend auf Importe von Batteriezellen angewiesen und damit diversen

¹¹ [ABl. C 34 vom 2.2.2017, S. 66.](#)

¹² <https://www.kopernikus-projekte.de/projekte/power-to-x>.

Versorgungsrisiken ausgesetzt sein wird. Eine lokale **europäische Batterieindustrie**, die die Nachfrage bedienen kann, liegt im Interesse der europäischen Automobilhersteller.

- 5.9 Die Förderung der Elektromobilität beschränkt sich nicht auf die Batterieentwicklung. Insbesondere für den Schwerlastverkehr wären eine Elektrifizierung der Straßen und der **elektrische Antrieb** über Oberleitungen oder in der Straße verlegte Leitungen denkbar (Elektro-Autobahn usw.). Für alle alternativen Antriebssysteme gilt indes, dass gemeinsame Normen entwickelt werden müssen, um einen grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen und zumindest einen EU-weiten, vorzugsweise aber einen weltweiten Markt zu schaffen. Dabei könnten das TEN-V-Netz und insbesondere die Kernnetzkorridore von Nutzen sein.
- 5.10 Der **Verbrennungsmotor** als Rückgrat der Straßenmobilität trifft zunehmend auf Ablehnung. Das Vertrauen in Unternehmen und die Fahrzeug-Abgasregulierungssysteme ist nach Aufdeckung von Betrugssoftware schwer erschüttert, durch die die Abgasreinigung im Straßenbetrieb um- oder abgeschaltet wird. Bekanntlich weisen Fahrzeuge, die die Abgastests im Prüfstandsbetrieb bestanden haben, auch ohne illegale Tricks im Straßenbetrieb merklich höhere Emissionswerte auf. Diese Diskrepanz ist in den letzten Jahrzehnten größer geworden und der Hauptgrund für die aktuelle Problemlage. Es ist dringend geboten, das Verbrauchervertrauen in die Automobilbranche und das Regulierungssystem wiederherzustellen, indem realistische Emissionsnormen und geeignete Prüfverfahren eingeführt werden. Der EWSA bedauert, dass die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene unabhängige Aufsichtsstelle für Fahrzeugemissionsprüfungen aufgrund des Widerstands einiger Mitgliedstaaten Anfang 2017 verworfen wurde.
- 5.11 Jedoch muss die Debatte über Verbrennungsmotoren oder Elektroantriebe über Emissionsnormen hinausgehen. Insbesondere muss zwischen den Auswirkungen auf das **globale Klima** und den Auswirkungen auf die **lokale Luftverschmutzung** unterschieden werden. Zur Verringerung der lokalen Luftverschmutzung sind Elektrofahrzeuge, die keinen direkten Ausstoß von Schadstoffemissionen vor Ort verursachen, Mittel der Wahl; aus einer globalen Perspektive sind Elektrofahrzeuge im Allgemeinen aber nicht emissionsfrei. Das Emissionsniveau hängt von der Herkunft des Ladestroms und von der Herstellung der Batterien ab. Da der Anteil der kohlenstofffreien Stromerzeugung in den Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich ausfällt, hängt der Beitrag der Elektrofahrzeuge zur Verwirklichung der EU-Klimaziele auch von dem Mitgliedstaat ab, in dem sie eingesetzt werden. Die EU muss sich vergegenwärtigen, dass die Förderung der Elektromobilität eng mit der Stromerzeugungsthematik im Rahmen der **europäischen Energieunion** zusammenhängt.
- 5.12 Verbrennungsmotoren sind derzeit im Langstrecken- und Schwerlast-Straßenverkehr überlegen. In Bezug auf die Frage, wie lange die Aufholjagd der Elektroantriebe dauern wird, sollte eine **lange Übergangszeit** eingeplant werden, in der beide Antriebe nebeneinander existieren. Eine Lösung, auf die die europäischen Autobauer auch gut vorbereitet sind, bieten Hybridfahrzeuge, die auf Langstrecken mit einem Verbrennungsmotor und im Stadtverkehr batterieelektrisch angetrieben werden. Für einige Nutzungszwecke (wie den Langstreckengüterverkehr) sind batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge nicht geeignet. Es gibt eine breite Palette alternativer Technologien wie Wasserstoff-Brennstoffzellen und elektrifizierte Autobahnen, die eingesetzt

werden können. Europa muss in ihre Entwicklung investieren, um sich als Marktführer im grünen Verkehr zu positionieren.

- 5.13 Der EWSA unterstützt die Entwicklung von Berufsbildungsmaßnahmen im Logistikbereich in allen Mitgliedstaaten zum Aufbau der zur Unterstützung der Initiativen dieses Pakets erforderlichen neuen Kompetenzen.
- 5.14 Wichtige Städte in der ganzen EU haben im Alleingang ein breites Spektrum an Initiativen ergriffen, um Verkehrsüberlastung und Verschmutzung anzugehen. Der EWSA fordert die Europäische Kommission auf, ihre Zusammenarbeit mit den Kommunen im Bereich Austausch bewährter Verfahren und Weitergabe von Informationen auszuweiten.

Brüssel, den 18. Oktober 2017

Georges DASSIS
Präsident des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
