

**SCHLUSSFOLGERUNGEN
ZUM ZWEITEN „MOBILITÄTSPAKET“ DER
EUROPÄISCHEN KOMMISSION VOM
8. NOVEMBER 2017**

Der Ausschuss für europäische Angelegenheiten,
gestützt auf Artikel 88-4 der Verfassung,

gestützt auf die Artikel 90, 91, 100, 191 und 192 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen,

unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006,

unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ,

unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 333/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2014 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen,

unter Hinweis auf die Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten,

unter Hinweis auf die Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge,

unter Hinweis auf die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe,

unter Hinweis auf den 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),

unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung) (COM[2017] 676 final),

unter Hinweis auf den 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),

unter Hinweis auf den 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),

unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 20. Juli 2016 über eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität (COM[2016] 501),

unter Hinweis auf die Resolution zum ersten „Mobilitätspaket“ der Europäischen Kommission vom 31. Mai 2017, die am 6. März 2018 (T.A. Nr. 94) von der Assemblée nationale verabschiedet wurde,

- *Zu den neuen Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt*

1. ist der Auffassung, dass die Entwicklung von Fernreisebusverbindungen zwar alternative Lösungen für die Nutzung von Personenkraftwagen bietet und somit zur Verringerung der durch den Verkehr und die Überlastung der Straßen verursachten Emissionen beiträgt, der derzeitige Rahmen für den Personenkraftverkehr jedoch bereits die Öffnung der nationalen Märkte für den Wettbewerb ermöglicht, wie das französische Beispiel mit dem Gesetz Nr. 2015-990 vom 6. August

2015 über Wachstum, wirtschaftliche Aktivität und gleiche wirtschaftliche Chancen zeigt;

2. spricht sich daher entschieden gegen die Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung aus, da die nationalen Märkte in die Zuständigkeit der einzelnen Mitgliedstaaten fallen, und gegen den Vorschlag, den zeitweiligen Charakter der Kabotage-Fahrten abzuschaffen, was in der Tat dazu führt, dass die heute für eine unbefristete Tätigkeit in einem Mitgliedstaat erforderliche Niederlassungsbedingung wegfällt;
3. betont, dass dieser Vorschlag für das zweite „Mobilitätspaket“, vom 8. November 2017 in direktem Widerspruch zu den Bemühungen des ersten „Mobilitätspakets“ vom 31. Mai 2017 steht, diese Niederlassungsbedingungen im Straßengüterverkehr zu stärken und damit Bedingungen für einen fairen Wettbewerb in der Europäischen Union zu schaffen ; weist im Gegenteil darauf hin, dass es notwendig ist, wirksamer gegen „Briefkastenfirmen“ vorzugehen, um das Marktgleichgewicht wiederherzustellen;
4. ist darauf bedacht, das nötige Gleichgewicht zu erhalten:
 - einerseits zwischen dem Beförderungsverkehr in Form von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und privatwirtschaftlichen Dienstleistungen, wobei das wirtschaftliche Gleichgewicht auf Streckenebene und nicht, wie von der Europäischen Kommission vorgeschlagen, auf Ebene der öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu bewerten ist;
 - andererseits zwischen Betreibern und Managern in Hinblick auf den Zugang zu den Bahnhöfen;
5. ist bestrebt sowohl effiziente Kontrollverfahren beizubehalten, die durch die vorgeschlagene Streichung des Fahrtenblatts als Hauptkontrolldokument an Bord von Fahrzeugen nicht möglich sind, als auch Fragen der Straßenverkehrssicherheit, die eng mit der Förderung und Entwicklung des Personenkraftverkehrs verbunden sind, angemessen zu berücksichtigen;
- *Zu den neuen Regeln für den kombinierten Güterverkehr zwischen Staaten:*
6. ist der Auffassung, dass der kombinierte Güterverkehr zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen eine Alternative zum rein straßengebundenen Verkehr darstellt, die unterstützt werden sollte und eine Überarbeitung der Richtlinie rechtfertigt, dabei jedoch vorrangig beim Fernverkehr der Straßenverkehr

zugunsten der auf Schiene, Binnenwasserstraßen und Seeschifffahrtsstraßen zurückgelegten Abschnitte zu begrenzen ist;

7. ist daher der Auffassung, dass die verschiedenen Vorschläge der Europäischen Kommission zur Berechnung des Anteils der Streckenabschnitte die auf den Straßen zurückgelegten Fahrstrecken erheblich vergrößern dürften und fordert daher eine strengere Definition der maximalen Größe der Straßenabschnitte;
8. erinnert daran, dass es auch hier notwendig ist, mit den Bestimmungen des ersten „Mobilitätspakets“ in Einklang zu stehen, um den Beschäftigten im Straßenverkehrssektor die gleichen sozialen Rechte innerhalb der Europäischen Union zu garantieren und hält es daher für unerlässlich, die besondere Regelung für die Niederlassung und Kabotage auf den Straßenabschnitten nationaler und internationaler Unternehmen an die allgemeinen Vorschriften für den Straßentransport, insbesondere für die Kabotage, anzugleichen;
9. betont, dass zwar weitere Maßnahmen der Mitgliedstaaten erforderlich sind, um den kombinierten Güterverkehr zu optimieren, dass aber die Voraussetzungen für seine Effizienz auf einer möglichst bedarfsgerechten Bewertung und Beschlussfassung - d.h. durch die Mitgliedstaaten selbst - beruhen;
10. betont die Notwendigkeit einer starken Mobilisierung der europäischen Finanzmittel für Investitionen, insbesondere in Terminals, über die Fazilität Connecting Europe (CEF);
 - *Zu den neuen Vorschriften zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge*
11. ist der Auffassung, dass die Verbesserung der Energieeffizienz des Straßenverkehrs an die Spitze der Prioritäten der Europäischen Union gestellt werden muss und dass das öffentliche Auftragswesen eine starke Hebelwirkung hat;
12. begrüßt daher den Wunsch der Europäischen Kommission, diese Hebelwirkung zu verstärken, indem sie den Umfang des öffentlichen Auftragswesens ausweitet, eine Definition für saubere Fahrzeuge einführt und Ziele festlegt, die für alle öffentlichen Akteure einen klaren Zeithorizont für die Begrenzung des Kaufs von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und eine spezifische Zielvorgabe für emissionsfreie Fahrzeuge vorsehen; hält es für sinnvoll, bei den Schwerfahrzeugklassen einen pragmatischen Ansatz hinsichtlich der zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren alternativen Antriebsarten zu wählen;

13. erachtet die Zielwerte, die einen Mindestanteil am gesamten öffentlichen Auftragswesen in den Jahren 2025 und 2030 festlegen, als ein Minimum, wobei es den Mitgliedstaaten freisteht, weitergehende Ziele festzulegen, ist jedoch der Auffassung, dass letztere ehrgeiziger sein müssen, um die gewünschte Sogwirkung vollständig zu erreichen, und schlägt in diesem Zusammenhang einen EU-weit harmonisierten langfristigen Schwellenwert für emissionsfreie Fahrzeuge im öffentlichen Auftragswesen von 75 % bis 2035 vor;
14. bedauert ferner, dass die Europäische Kommission vorschlägt, die vorgeschriebene Berücksichtigung von Umwelt- und Energiebelangen für Fahrzeuge, die außerhalb des prozentualen Anteils der Beschaffungspflicht für saubere Fahrzeuge erworben wurden, abzuschaffen und fordert das Europäische Parlament und den Rat auf, diese sowie die Überlegungen zum Lebenszyklus wieder aufzunehmen, die angesichts der von der Europäischen Kommission an anderer Stelle geäußerten Ambitionen in Bezug auf die Kreislaufwirtschaft ebenfalls überraschenderweise gestrichen worden sind;
- *Zu den neuen Vorschriften über die Kohlendioxidemissionen (CO₂) von leichten Nutzfahrzeugen:*
15. ist besorgt darüber, dass zum ersten Mal seit zehn Jahren die Kohlendioxidemissionen (CO₂) der in Europa verkauften Neuwagen nach Angaben der Europäischen Umweltagentur (EEA) steigen; betont daher die Bedeutung konsequenter Maßnahmen, damit die nationalen und europäischen Ziele zur Verringerung der Treibhausgasemissionen erreicht werden und ebenfalls die Wettbewerbsfähigkeit und Innovation der europäischen Automobilindustrie angesichts der Entwicklungen in anderen Regionen der Welt gewährleistet werden;
16. hält es für notwendig, um die Europäische Union eindeutig in eine bahnbrechende Perspektive zu bringen, die mit dem Pariser Klimaabkommen vereinbar ist, die Ambitionen des Vorschlags der Europäischen Kommission zu steigern durch:
- Festlegung einer verbindlichen Zwischenetappe im Jahr 2025,
 - Anhebung der Zielvorgabe für Pkw bis 2030 um bis zu 40 % der Zielvorgabe für 2020,
 - Schaffung eines langfristigen Horizonts mit dem Ziel, bis 2040 null Treibhausgasemissionen für Personenkraftwagen zu erreichen;

17. hält es für unerlässlich, sämtliche „Nutzwertparameter“ dauerhaft zu streichen, unabhängig davon, ob sie sich auf die Masse oder die Fahrzeugstandfläche beziehen;
18. befürwortet die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen neuen Anreize für den Bau emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge, fordert jedoch das Europäische Parlament und den Rat auf, diese zu verbessern, insbesondere durch Einführung eines *Malus* und erinnert daran, dass alternative Übergangskraftstoffe (Erdgas für CNG-Fahrzeuge, Flüssiggas LPG usw.) gebührend berücksichtigt werden müssen;
19. schlägt vor, dass die Europäische Kommission beauftragt wird, ein Testverfahren zur Bestimmung der Kohlendioxidemissionen (CO₂) in realen Fahrsituationen zu entwickeln, zusätzlich zur Überwachung durch On-board-Kraftstoffverbrauchsmessgeräte und zur Konformitätsbewertung im Betrieb.