

TRAN-POSITIONSPAPIER DER EVP-FRAKTION ZU VERKEHRSTRÄGERN

(ENDGÜLTIGE FASSUNG, wie von der EVP-Fraktion am 18.5.2021 gebilligt)



1. Automobilbranche

Mit der Anpassung an die digitale und klimafreundliche Mobilität steht die Automobilbranche vor einem der größten Umbrüche ihrer Geschichte. Die EVP-Fraktion ist der Ansicht, dass es die Aufgabe des europäischen Gesetzgebers ist, der Branche dabei zu helfen, **Klimaneutralität auf realistische, technologieneutrale und sozialverträgliche Weise zu erreichen**.

Wir glauben, dass ein **ganzheitlicher und wissenschaftsbasierter Ansatz** erforderlich ist. Alle zukünftigen Maßnahmen sollten sich aus den Ergebnissen **umfassender Folgenabschätzungen** ergeben, die wirtschaftliche, ökologische und soziale Auswirkungen sowie die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer berücksichtigen. Die Umweltleistung sollte durch die Messung von **Lebenszyklusemissionen** ermittelt werden. Technologieneutralität, Auswirkungsbewusstsein und gesetzgeberische Berechenbarkeit müssen Leitprinzipien für alle noch anstehenden gesetzgeberischen Arbeiten sein.

Die EVP-Fraktion ist überzeugt, dass **Mobilität ein Recht für alle EU-Bürger ist**. Wir brauchen ein klares, ehrliches und realistisches Bekenntnis zur Zukunft der individuellen Mobilität und müssen sicherstellen, dass sie nicht zu einem Luxus für einige wenige wird. Es gibt **keine Einheitslösung für alle Situationen**. Pauschale Verbote von Verbrennungsmotoren sind nicht im Interesse der europäischen Bürger und unserer Arbeitgeber. Die Nutzer sollten entscheiden, welche Technologie sie für ihre Bedürfnisse als am besten geeignet erachten.

Wir glauben an die Innovationsfähigkeit und an das Potenzial der Automobilindus-

trie. Diese Innovationskraft muss durch **ausreichende Finanzierungskapazitäten** für Forschung und Entwicklung durch EU-Mittel unterstützt und stimuliert werden. **Next-GenerationEU** ist Europas Chance, Mittel für die Entwicklung noch effizienterer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, erschwinglicherer emissionsarmer und -freier Fahrzeuge und den Einsatz alternativer Kraftstoffe bereitzustellen.

Wir betonen die Notwendigkeit der Recyclingfähigkeit und fordern ein eigenes **europäisches Programm für das Recycling von Fahrzeugen**. Dies könnte durch den Erlass der EU-Rechtsvorschriften zur Kreislaufwirtschaft erreicht werden.

Ein **ehrgeiziges Konzept für die Infrastruktur** ist unerlässlich. Die Ermöglichung des Aufbaus einer angemessenen digitalen Netzinfrastruktur, eines effizienten und dichten Netzes von Ladepunkten und Tankstellen für Pkw und Nutzfahrzeuge, auch in Inselregionen und Regionen in äußerster Randlage sowie in ländlichen Gebieten, gesicherte Abstellplätze für den Gütertransport und genügend Sanitäreinheiten sollten in den nächsten Jahren die Priorität der europäischen Gesetzgeber sein. Wir erwarten eine ehrgeizige Revision für das **TEN-V**, die sich auf die Fertigstellung des Kernnetzes und die Beseitigung grenzüberschreitender Engpässe bis 2030 konzentriert.

Die Überarbeitung der **Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** bietet die Möglichkeit, ehrgeizige verbindliche Ziele für die Nutzung alternativer Kraftstoffe festzulegen. Zusammen mit Anforderungen an die Interoperabilität, gemeinsamen Normen und einem einzigen Zahlungssystem kann ein wirklich einheitlicher Laderaum geschaffen werden. Alternative Kraftstoffe wie Wasserstoff sind ein

probates Mittel, um die Emissionen der bestehenden Flotte zu senken, insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen. Die Überarbeitung der **Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden** sollte den Aufbau einer Lade- und Betankungsinfrastruktur in privaten und öffentlichen, bestehenden und neuen Gebäuden unterstützen.

Die großflächige Elektrifizierung von Fahrzeugen wird nur mit dem Zugang zu effizienten, preisgünstigen und klimafreundlichen Batterietechnologien möglich sein. Heute wird die überwiegende Mehrheit der Fahrzeugbatterien außerhalb Europas produziert. Dabei wird ein Anstieg der Entwicklungs- und Produktionskapazitäten für Batterien in der EU kurzfristig entscheidend dafür sein, dass die europäischen Automobilhersteller überleben, und langfristig dafür, dass sie florieren. Die EU muss daher Anreize für Forschung und Entwicklung in diesem Bereich schaffen, in enger Zusammenarbeit zwischen Industrie und Wissenschaft, die Mittel für diese Entwicklung erhöhen und die Produktion von Batterien für europäische Fahrzeuge und für den Export ins Ausland fördern.

Der Übergang in der Automobilbranche muss durch einen EU-weiten Ausbau der Energie aus erneuerbaren Quellen unterstützt werden, einschließlich eines Programms zur Sicherstellung wettbewerbsfähiger und erschwinglicher Preise für Strom. Eine ehrgeizige Überarbeitung der **Erneuerbare-Energien-Richtlinie II** und die nationalen Umsetzungen sollten den Ausbau der Infrastruktur für Wasserstoff und E-Kraftstoffe unterstützen.

Nur wenn wir sicherstellen, dass kurzfristig eine adäquate Infrastruktur vorhanden ist, können wir glaubhaft über eine signifikante Beschleunigung der Emissionsreduzierung in diesem Sektor **und das Erreichen der Klimaziele** sprechen. Die Festlegung neuer Emissionsminderungsziele sollte auf wissenschaftlichen Fakten und umfassenden Folgenabschätzungen beruhen und auch andere Pfade zur Emissionsminderung wie die Steigerung der Gesamteffizienz des Netzes berücksichtigen.

Infrastrukturinvestitionen sollten durch **koordinierte Anreizsysteme** für Personen- und Nutzfahrzeuge durch die Mitgliedstaaten und eine **europäische Sensibilisierungskampagne** zur Veranschaulichung der Vorteile für verschiedene Arten von emissionsfreien und -armen Fahrzeugen unterstützt werden. Die langfristige Einbeziehung des Straßenverkehrs

in das EU-EHS-System kann ein ergänzendes Instrument sein und sollte in Betracht gezogen werden, wenn dies durch eine Folgenabschätzung gerechtfertigt wird.

Die EVP-Fraktion unterstützt alle Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erreichung der Ziele der „**Vision Zero**“. Sicherheit muss bei der Gestaltung der Infrastruktur immer unser oberstes Ziel sein. Die Einnahmen aus Steuern, Maut, Vignetten oder Kraftstoffabgaben, die von den Verkehrsteilnehmern gezahlt werden, sollten vollständig in den Erhalt, die Modernisierung und die Verbesserung unserer Straßeninfrastruktur reinvestiert werden, einschließlich Maßnahmen zum Ausgleich negativer Folgen für Menschen, die in der Nähe von Schwerverkehrstrassen leben.

Der Übergang in der Automobilbranche wird unweigerlich zu Arbeitsplatzverlusten führen. Neue Produktionsketten sollten als Schlüsseltechnologien betrachtet werden und müssen im Mittelpunkt einer **EU-Industriepolitik** stehen. Eine verstärkte europäische finanzielle Unterstützung für die **Weiterbildung und Steigerung des Kompetenzniveaus** ist notwendig, insbesondere in Ländern und Regionen, in denen die Automobilindustrie eine wichtige Rolle spielt. Die Kommission sollte eine Reform der **EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen** in Betracht ziehen, um eine gezieltere Unterstützung durch die Mitgliedstaaten zu ermöglichen.

Die **Covid-19**-Pandemie hat sich negativ auf die Investitions- und Finanzierungskapazitäten der Mitgliedstaaten ausgewirkt, und Kaufentscheidungen der Verbraucher werden verschoben. Bestehende Rechtsvorschriften sollten einer Überprüfung unterzogen werden, insbesondere mit Blick auf KMU, und unnötige Bürokratie muss abgebaut werden, um sowohl administrative als auch finanzielle Belastungen zu verringern. Wir sollten die Automobilbranche in die Lage versetzen, den Abschwung in eine Chance zu verwandeln, um Wohlstand und Arbeitsplätze langfristig zu sichern.

Erforderliche Rechtsvorschriften:

- > große Politikbereiche, in denen die Kommission noch keine neuen verbindlichen Rechtsvorschriften vorschlägt (teilweise vorgeschlagen, Mitteilungen und Initiativberichte oder gar nichts):
- > EU-Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit 2021-2030 – Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Zero“
- > Überarbeitung der Vorschriften über staatliche Beihilfen auch nach Covid-19
- > Kreislaufwirtschaft

In Vorbereitung:

1. Überarbeitung des Emissionshandels-systems der EU zum Einschluss von Luft- und Seeverkehr und Vorlage eines Vorschlags zu EHS-Eigenmitteln (legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, 2. Quartal 2021)
2. Änderung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie zur Umsetzung des neuen Klimaziels 2030 (legislativ, Artikel 194 AEUV, einschließlich Folgenabschätzung, 2. Quartal 2021)
3. Änderung der Energieeffizienzrichtlinie zur Umsetzung des neuen Klimaziels 2030 (legislativ, Artikel 194 AEUV, einschließlich Folgenabschätzung, 2. Quartal 2021)
4. Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (legislativ, Artikel 91 AEUV, einschließlich Folgenabschätzung, 2. Quartal 2021)
5. Überarbeitung der Verordnung zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge (legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 192 Absatz 1 AEUV, 2. Quartal 2021)
6. Überarbeitung der Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme, einschließlich einer Initiative zu einem multimodalen Fahrscheinsystem (legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 91 AEUV, 3. Quartal 2021)
7. Ausarbeitung von Post-Euro-6/VI-Emissionsstandards für Pkw, Kleinlastwagen, Lastkraftwagen und Busse (legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 114 AEUV, 4. Quartal 2021)
8. Aktualisierung der neuen Industriestrategie für Europa (nicht legislativ, 2. Quartal 2021)

Refit:

9. Überarbeitung der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen – Geplantes Verabschiedungsdatum: 4. Quartal 2021; nicht-legislativ; Rechtsgrundlage: Artikel 107 und 108 des AEUV. Eine Folgenabschätzung ist vorgesehen.

Vorrangige Rechtsvorschriften:

10. Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge

2. Luftfahrt

Die Luftfahrt sollte sich stärker an die neuen Anforderungen, die Ökologisierung und die Digitalisierung anpassen, ohne die Vorteile dieses Verkehrsträgers wie Konnektivität, Mobilität, erschwingliche Preise und die Wahrung der Sicherheit der Dienstleistungen zu beeinträchtigen. Wir müssen für die Verringerung der Emissionen sorgen, nicht für die des Verkehrs. Der Nutzen für die Fluggäste sollte durch den Übergangsprozess nicht angetastet werden.

Die Luftfahrt basiert auf Hochtechnologie. Der technologische Fortschritt bei der Emissionsreduzierung war aufgrund der Verkehrszunahme nicht sehr sichtbar.

Es gibt nur wenige Richtungen, die man einschlagen kann, um die Ziele für 2030 und die Zielvorgabe für 2050 zu erreichen: Modernisierung und Reformierung des **Flugverkehrsmanagementsystems**, Investitionen in Forschung und Entwicklung für neue technologische Lösungen in Bezug auf nachhaltige Flugzeugtreibstoffe, Triebwerke, andere Antriebssysteme wie **Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffantriebe und globale Reduktionssysteme**.

Eine weitere Emissionssenkung kann mit der Verabschiedung und Durchführung der Rechtsvorschriften zum **einheitlichen europäischen Luftraum 2+** erreicht werden. Der Vorschlag der Kommission könnte verbessert werden, sollte aber nicht durch die Versuche der Mitgliedstaaten verwässert werden, das Monopol auf der Grundlage veralteter Argumente, wie z. B. der Souveränität, de facto zu behalten. Die Nutzung von Satellitensystemen für die Navigation, Kommunikation und Ortung sowie die vollständige Einführung des Forschungsprogramms für das Flugverkehrsmanagement im einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR) werden zur Vollendung des europäischen digitalen einheitlichen Luftraums beitragen.

Die **Vorschläge für die Europäischen Partnerschaften 2021-2027** wie SESAR oder „Saubere Luftfahrt“ und die Fazilität „Connecting Europe“ mit dem Fokus auf 2021-2023 sind entscheidend für die Zukunft der Digitalisierung der Luftfahrt und sollten angemessene Finanzmittel und Ergebnisse vorsehen, die durch Demonstrationssysteme nachgewiesen werden.

Nachhaltige Flugzeugtreibstoffe müssen ihren Marktanteil erhöhen, um zur Emissionsminderung beizutragen. Mit der Ini-

tiative „**Nachhaltige Flugzeugtreibstoffe – ReFuelEU Aviation**“ sollten eine gründliche Bewertung der Lebenszyklusemissionen dieser Treibstoffe, eine ausgewogene Verwendung von Rohstoffen, ein klarer Umsetzungspfad, eine Beimischungsverpflichtung von mindestens 10 % bis 2030 und Anreize, einschließlich Quellen zur Steigerung sowohl der Produktion als auch der Nutzung, vorgesehen werden. Diese Verpflichtung sollte zumindest auf EU-Ebene für alle Flüge gelten, die in der EU ankommen und von ihr abfliegen. Das Gemeinsame Unternehmen für saubere Luftfahrt sollte fortgesetzt und intensiviert werden, um 34 technologische Lösungen, auch für alternative Treibstoffe, zu liefern.

Die in den letzten Jahren in der Triebwerksherstellung angewandten neuen Technologien ermöglichen eine erhebliche Emissionsreduzierung. Die diesbezügliche Forschung und Entwicklung sollte fortgesetzt werden, auch im Rahmen des Gemeinsamen Unternehmens für saubere Luftfahrt. Die Umsetzung der neuen Produkte sollte durch **Nachrüstungs- und Erneuerungsprogramme** gefördert werden. Die Kommission sollte Finanzierungs Lösungen, wie z. B. die Aufbau- und Resilienzfazilität, in die Untersuchung des Nutzens dieser Programme einbeziehen. Elektro- oder Wasserstoff-Antriebslösungen eignen sich für kleine und mittelgroße Flugzeuge, die für europäische Kurzstreckenflüge oder Flüge mit einer kurzen Flugdauer und Flüge ohne Zwischenlandung eingesetzt werden könnten. Eine **Überarbeitung der Vorschriften über staatliche Beihilfen** für Flughäfen könnte bei der Entwicklung von Kurzstreckenverbindungen helfen, um die Emissionen und die Reisezeit deutlich zu verringern und gleichzeitig die Effizienz zu erhöhen.

Flughäfen sollten systematisch mit Städten durch Zugverbindungen mit hoher Kapazität verbunden werden. Flughäfen dürfen ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge einsetzen. Bei der Überarbeitung der **Richtlinie über Flughafenentgelte** sollten diese Anforderungen berücksichtigt werden.

Die Luftfahrt muss die Einführung des internationalen Systems zum Ausgleich von Treibhausgasemissionen, bekannt als **CORSIA**, vorantreiben und dafür sorgen, dass es ehrgeizig ist. Um dies zu erreichen, muss die Union in der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) mit einer Stimme sprechen. Die Überarbeitung des **europäischen Emissionshandelssystems (EHS)** sollte auf einer umfassenden Bewertung beruhen und eine parallele Umsetzung mit 54 COR-

SIA vorsehen, einschließlich, wenn möglich, früherer Bezugsfristen, als sie von der ICAO beschlossen wurden.

Erforderliche Rechtsvorschriften:

In Bearbeitung:

1. Einheitlicher europäischer Luftraum 2+ Neufassung
2. EASA-Leistungsprüfungsgremium

In Vorbereitung:

3. Überarbeitung des Emissionshandelssystems der EU zum Einschluss von Luft- und Seeverkehr und Vorlage eines Vorschlags zu EHS-Eigenmitteln (legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, 2. Quartal 2021)
4. Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (legislativ, Artikel 91 AEUV, einschließlich Folgenabschätzung, 2. Quartal 2021)
5. Aktionsplan für Synergien zwischen der zivilen, der Verteidigungs- und der Welt-raumindustrie (nicht legislativ, 1. Quartal 2021)

Refit:

- 6a. Überarbeitung der regionalen Leitlinien für Beihilfen – Geplantes Verabschiedungsdatum: 1. Quartal 2021; nicht-legislativ, Rechtsgrundlage: Artikel 107 und 108 des AEUV. Es ist keine Folgenabschätzung vorgesehen.
- 6b. Revision der staatlichen Beihilfen im Luftverkehr (von der Industrie gewünscht – noch nicht geplant)
7. Revision – Computerreservierungssysteme – Geplante Verabschiedung: 4. Quartal 2021; legislativ; Rechtsgrundlage: Artikel 91 und Artikel 100 Absatz 2 des AEUV. Eine Folgenabschätzung ist vorgesehen.
8. Bewertung von drei Verordnungen über Fahrgastrechte: die Rechte von Flugreisenden mit Behinderungen und mit eingeschränkter Mobilität (Verordnung Nr. 1107/2006), die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr (Verordnung (EU) Nr. 1177/2010) und die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr (Verordnung (EU) Nr. 181/2011) – noch festzulegen

Die Prioritäten stehen noch aus:

9. Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung

von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr (von der KOM als vorrangig angesehen, aber noch nicht freigegeben)

10. Vorschlag für VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union (von der KOM als vorrangig angesehen, aber noch nicht freigegeben).

3. Binnenwasserstraßen

Die weitere Entwicklung des Binnenschiffverkehrssektors ist ein Eckpfeiler für den Aufbau eines intelligenten, nachhaltigen und wettbewerbsfähigen europäischen Verkehrsnetzes. KMU und Familienunternehmen sind das Rückgrat des Sektors. Als einer der umweltfreundlichsten Verkehrsträger und aufgrund seines weitgehend ungenutzten Potenzials, große Mengen an Gütern quer durch die Union zu transportieren, kann die Binnenschifffahrt eine grundlegende Rolle bei der Erfüllung der Klimaziele der EU spielen. Ein derzeitiger Anteil an den Verkehrsträgern von 6 %¹ ist viel zu wenig: Eine starke Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt an den Verkehrsträgern würde zu weniger Staus auf den Straßen, mehr Sicherheit, weniger Emissionen und einem nachhaltigeren Verkehrssystem insgesamt führen.

Die EVP-Fraktion fordert daher einen ganzheitlichen Ansatz für diesen Verkehrsträger: eine Erhöhung seiner Widerstandsfähigkeit, Effizienz und Nachhaltigkeit, eine Förderung seiner Nutzung und die Schaffung von Anreizen sowie die Ermöglichung ausreichender Investitionen. Mit einem solchen Ansatz können wir die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors stärken, hochwertige Arbeitsplätze sichern und dafür sorgen, dass er für die künftige europäische Wirtschaft gerüstet ist.

Verbesserung der physischen Infrastruktur und der Navigation

Im Gegensatz zu den vielen überlasteten Straßen verfügen die europäischen Wasserstraßen über freie Kapazitäten und bieten ein erhebliches Potenzial für die Verlagerung von anderen Verkehrsträgern. Dennoch ist die Schiffbarkeit der europäischen Binnenwasserstraßen lückenhaft, und die Verlagerung von anderen Verkehrsträgern wird durch fehlende Verbindungen und die geringe Zuverlässigkeit der frei fließenden Binnenwasserstraßen be-

hindert. Bei der **Revision des TEN-V** sollte der Schwerpunkt auf der Fertigstellung des TEN-V-Kernnetzes für die Binnenschifffahrt bis 2030 liegen, um die Lücken bei den Verbindungen zu beseitigen und eine hochwertige physische und digitale Infrastruktur, wie z. B. verbesserte Bahnanbindungen der Häfen, zu ermöglichen. Die EVP-Fraktion fordert die Kommission auf, Vorschläge für einen Rechtsrahmen im Einklang mit dem nächsten **Aktionsprogramm NAIA-DES** vorzulegen, in dem eine europäische Harmonisierung und Standardisierung sowohl für die Qualität der Schiffbarkeit als auch für die Ausrüstung vorgesehen sind. Eine zweckgebundene Finanzierung, die auf eine zukunftsfähige Wasserstraßeninfrastruktur und Schifffahrt ausgerichtet ist, muss über alle Finanzierungsinstrumente, wie die Fazilität „Connecting Europe“, die Kohäsionsfonds oder unter Beteiligung der Europäischen Investitionsbank, eingerichtet werden. Insbesondere die **Aufbau- und Resilienzfazilität** muss als einzigartige Finanzierungsmöglichkeit für die Binnenschifffahrt genutzt werden, die kurzfristige wirtschaftliche Erholungseffekte mit den langfristigen Vorteilen gezielter Infrastrukturinvestitionen verbindet. Diese Investitionen könnten die Sanierung von Verbindungswasserstraßen und -kanälen umfassen, um weitere Marktpotenziale zu erschließen.

Ein realistischer, nachhaltiger Übergang

Aufgrund des derzeitigen Mangels an marktreifen Nullemissions-Technologien fordert die EVP-Fraktion die Kommission auf, einen realistischen Fahrplan zur weiteren Reduzierung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen zu entwickeln, um bis 2050 einen dekarbonisierten Binnenschiffverkehrssektor zu erreichen und dabei Wettbewerbsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit zu gewährleisten. Die Binnenschifffahrt kann für den Einsatz von Wasserstoff, LNG, nachhaltigen Kraftstoffen, Hybrid- und Elektroschiffen geeignet sein, wenn die EU angemessene Forschungsmittel in diese Richtung lenkt sowie Anreize für deren Nutzung schafft und die Skalierbarkeit der erforderlichen Investitionen verbessert. Die Infrastruktur der Binnenschifffahrt muss besser in das europäische Energienetz integriert werden, um sowohl die Nutzung der Energieversorgung an Land als auch das Potenzial der Binnenschifffahrt für den Transport alternativer Kraftstoffe zu erleichtern. Gleichzeitig begrüßt die EVP-Fraktion die Nutzung sämtlicher leicht einsetzbarer Op-

¹ Eurostat, 2018, EU27

tionen zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt, darunter Kraftstoffe zur Überbrückung und Übergangssysteme wie etwa verbesserte Katalysatoren und Filter für vorhandene Schiffe. Da rund 80 % der auf europäischen Binnenwasserstraßen verkehrenden Schiffe im 20. Jahrhundert gebaut wurden, wollen wir dem Sektor die besten Möglichkeiten für die anstehende Flottenerneuerung bieten: Regulatorische Stabilität und finanzielle Unterstützung sind der Schlüssel für den Einsatz sowohl von bezahlbaren als auch saubereren Schiffen auf Europas Flüssen und Kanälen. Deshalb bitten wir um **Nachrüstungs- und Flottenerneuerungsprogramme** für die Binnenschifffahrt und die Gewährung von **Steueranreizen** durch die Mitgliedstaaten, um den Übergang des Sektors zu erleichtern.

Beschleunigung des digitalen Wandels

Digitalisierung und Automatisierung werden große Möglichkeiten für die Binnenschifffahrt bieten. Digitaler Datenaustausch und automatisierte Prozesse werden dazu beitragen, den Verkehrsfluss und das Kapazitätsmanagement zu optimieren und den Sektor zunehmend effizienter, sicherer und nachhaltiger zu machen. Sie haben auch das Potenzial, das Problem der Überlastung in den Häfen zu lösen, und ermöglichen einen effizienten Güterumschlag und eine verbesserte Logistik auf der Grundlage einer guten Verbindung zwischen See- und Binnenschifffahrt. Die EVP-Fraktion fordert eine Strategie zur Entwicklung und zum Einsatz digitaler Technologien in der Binnenschifffahrt, die sowohl verkehrsträger- und grenzübergreifende interoperable Standards als auch die erforderlichen Forschungsmaßnahmen und Finanzmittel, auch über spezielle Aufforderungen im Rahmen von Horizont Europa, umfasst. Die Normen des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) und die Normen der **Richtlinie über Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS)** sollten aktualisiert werden, um die Interoperabilität mit anderen Verkehrsträgern zu gewährleisten und die schnelle Entwicklung und Einführung innovativer Lösungen zu ermöglichen. Der Übergang zu einem digitalisierten und automatisierten Sektor unterstreicht auch die Bedeutung einer angemessenen Aus- und Weiterbildung der Arbeitskräfte um sicherzustellen, dass die Binnenschifffahrt ein attraktiver Arbeitsplatz mit hohen Sozial-, Qualifikations- und Sicherheitsstandards sein kann.

Europäischer multimodaler Verkehr

Da sich der multimodale Verkehr in der EU nur langsam entwickelt, fordern wir die Schaffung eines europäischen multimodalen Verkehrsnetzes, das das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger optimiert. In Zusammenarbeit mit den Interessenträgern sollte die EU für Maßnahmen zur Beseitigung der legislativen, administrativen und grenzüberschreitenden Hindernisse sorgen, die den multimodalen Verkehr innerhalb der europäischen Wirtschaft behindern. Eine solche multimodale Vision sollte im nächsten Aktionsprogramm NAIADES ausgearbeitet werden. Außerdem sollten Anreize für die Entwicklung intermodaler Hafenplattformen geboten werden. Die EVP-Fraktion fordert, dass ein aus der Aufbau- und Resilienzfazilität finanziertes **Projekt mit europäischem Mehrwert** für die Schiffbarkeit und multimodale Anbindung der TEN-V-Binnenschifffahrtsskorridore ins Leben gerufen wird.

4. Maritimer Sektor

Die EVP-Fraktion setzt sich uneingeschränkt dafür ein, den europäischen Seeverkehr zu stärken und zukunftsfähig zu machen. Der europäische Seeverkehr ist bereits der energieeffizienteste und umweltfreundlichste Verkehrsträger, gemessen an den Emissionen pro Tonne transportierter Güter und pro zurückgelegtem Kilometer. Aber es kann noch mehr erreicht werden, um seine Effizienz und Nachhaltigkeit zu steigern und gleichzeitig seine internationale Wettbewerbsfähigkeit und seine entscheidende Rolle für die Schaffung von Arbeitsplätzen und Wachstum zu sichern. Dies sind unsere Leitprinzipien für die anstehende Überarbeitung von EU-Rechtsvorschriften mit Bezug zum Seeverkehr:

- > Für die **Überarbeitung des EHS**: Jede potenzielle Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-EHS sollte ordnungsgemäß begründet werden und auf einer eingehenden Folgenabschätzung beruhen, wobei die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Betreiber und -Unternehmen, die Beschäftigung im Seeverkehrssektor und das Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen berücksichtigt werden sollten. Aufgrund der internationalen Dimension des Seeverkehrs wäre ein **IMO-Mechanismus** die optimalste marktbasierende Maßnahme zur Reduzierung der Treibhausgase im Seeverkehr. Auf globaler Ebene muss die EU auch ihr Gewicht

- in der IMO nutzen, um ein CO₂-Ausgleichssystem in der internationalen Schifffahrt zu erreichen, damit ein realistischer Pfad der Emissionsreduktion gewährleistet wird. Parallel dazu fordern wir eine klare Strategie für den EU-Seeverkehrssektor, einschließlich Benchmarks für die Reduzierung der Emissionen.
- > Wir gewärtigen derzeit eine sehr dynamische Entwicklung von alternativen Kraftstoffen für Schiffe. Der künftige Gesetzgebungsvorschlag „**FuelEU Maritime**“ sollte so schnell wie möglich vorgelegt werden und technologische Neutralität, schrittweise erhöhte Beimischungsverpflichtungen, Fahrpläne für die Versorgung und Ladestellen sowie ein klares Bekenntnis zu Übergangskraftstoffen wie LNG umfassen.
 - > Das **Null-Emissionen-Ziel für Häfen** ist sehr ehrgeizig, aber kurzfristig schwer zu erreichen. Es erfordert eine ganzheitliche Betrachtung der Hafenaktivitäten, die Emissionen im Zusammenhang mit der Schifffahrt und anderen Verkehrsträgern sowie industriellen Aktivitäten einschließt. Daher sollte das vorrangige Ziel darin bestehen, die Emissionen in denjenigen Häfen zu reduzieren, die den städtischen Gebieten am nächsten liegen, wo der Umweltaspekt für die öffentliche Gesundheit besonders wichtig ist. Es muss bewertet werden, wie viel der begrenzten öffentlichen Mittel für Investitionen in die Onshore-Stromversorgung von Schiffen am Liegeplatz bereitgestellt werden sollte, wobei eine potenzielle Zunahme der Anzahl von Schiffen zu berücksichtigen ist, die kohlenstoffarme und kohlenstofffreie Kraftstoffe verwenden, wodurch die Verwendung von Onshore-Stromversorgung überflüssig wird.
 - > Für die Einführung weiterer Umweltanforderungen sollten angemessene **Übergangsfristen** vorgesehen werden, um eine optimale Nutzung der begrenzten Ressourcen zu ermöglichen. Die Verringerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen erfordert eine angemessene **finanzielle Unterstützung** auf der Ebene der EU und der Mitgliedstaaten, um groß angelegte Investitionen in Forschung, Technologie und Infrastruktur zu ermöglichen. Vor diesem Hintergrund sollten die Kommission und die Industrie die Schaffung einer **Europäischen Partnerschaft für den Seeverkehr** prüfen, um die **Innovation** in diesem Sektor zu fördern.
 - > Für die **Revision des TEN-V** ist es von entscheidender Bedeutung, die Anbindung der TEN-V-Häfen an Eisenbahnstrecken, Straßen und, wo möglich, an Binnenwasserstraßen zu verbessern. Für die maritime Säule des TEN-V, d. h. die Meeresautobahnen, bedarf es weiterer Unterstützung, Vereinfachung und angemessener Finanzierung, um einen europäischen Seeverkehrsraum ohne Hindernisse zu schaffen.
 - > Die **entscheidende Rolle des maritimen Sektors** für die Erhaltung der Rolle Europas im Welthandel und sein Potenzial zur Steigerung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit müssen hervorgehoben werden. Daher müssen mehr EU-Mittel umgeschichtet werden, um die Zugänglichkeit zu den **Häfen des TEN-V-Kernetzes** für die größten Schiffe zu verbessern, die mehrere kleinere Schiffe ersetzen können, wodurch die Transporteffizienz verbessert, die Kosten gesenkt und die Emissionen verringert werden. Dies erfordert **Investitionen** in kontinuierliche Ausbaggerungen, Vertiefungen der Fahrrinne und **andere kapazitätssteigernde Maßnahmen** in ausgewählten **Häfen des Kernetzes**.
 - > Für die Überarbeitung der **neugefassten Erneuerbare-Energien-Richtlinie** und der **Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** hat die **erneuerbare Energie aus dem Meer** das Potenzial, bis 2050 zu einem Kernbestandteil des europäischen Energiesystems zu werden. Dies wird Investitionen in die Hafeninfrastruktur erfordern, um die Versorgung der Offshore-Industrie zu erleichtern.
 - > Zur Vervollständigung des EU-Rechtsrahmens für die Zulassung von automatisierten Fahrzeugen wird aufgrund der zunehmenden Nutzung von Daten und künstlicher Intelligenz im Seeverkehr erwartet, dass in naher Zukunft die ersten **vollautonomen Schiffe** in europäischen Gewässern verkehren werden. Es wird daher unerlässlich, **die entsprechenden Regelungen vorzubereiten** sowie Analysen der sozioökonomischen Auswirkungen von Automatisierung und Digitalisierung auf den Sektor durchzuführen.

5. Schienengüterverkehr

Die EVP-Fraktion ist fest entschlossen, in den nächsten Jahren ein positives Wachstum im Schienengüterverkehr zu erzielen,

um bis 2030 einen Anteil von 30 % n den Verkehrsträgern zu erreichen. Unsere EVP-Fraktion ist der Garant für die Erreichung dieses Ziels: Die Transportkosten für Bürger und Unternehmen sollen nicht steigen, wobei die Kosten pro Tonnenkilometer (t/km) im Straßenverkehr unser Maßstab sind. Unser EVP-Fraktion ist überzeugt, dass der Weg zum Erfolg die Verbesserung des bestehenden Ordnungsrahmens und der rechtlichen Organisation sowie der Abbau von technologischen und betrieblichen Barrieren ist.

Dies ist unser legislativer Fahrplan für den Schienengüterverkehr:

- > **Vollständige Infrastruktur:** Die vollständige ERTMS-Ausrüstung muss unbedingt bis 2030 erreicht werden. Da dieser Prozess bereits seit mehr als 20 Jahren läuft, müssen die Mitgliedstaaten die Verzögerung erklären und gleichzeitig unverzüglich nationale Pläne vorlegen. Der Bau des TEN-V-Kernnetzes muss bis 2030 abgeschlossen sein, einschließlich der Terminals für „die letzte Meile“. Wir werden bei der Überarbeitung der TEN-V-Verordnung auf diesen Punkten bestehen. Der entsprechende Bedarf an massiven Investitionen sollte durch eine gezielte Inanspruchnahme der Aufbau- und Resilienzfazilität und nationaler Aufbauinstrumente mit einem starken Fokus auf Investitionen in die Infrastruktur für den Schienengüterverkehr gedeckt werden.
- > **Sicherstellung eines gesunden Wettbewerbs im Schienengüterverkehr:** Es müssen gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Güterverkehrsparten etablierter Unternehmen und neuer Marktteilnehmer geschaffen und ein gleichberechtigter Zugang zur Infrastruktur gewährleistet werden. Die Wegeentgelte müssen überprüft werden, insbesondere dort, wo die Kosten durch Ausgleichsleistungen für wirtschaftliche Verpflichtungen gedeckt werden, da dies dazu missbraucht werden kann, den Wettbewerb einzuschränken und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße zu mindern. Auf der Grundlage dieser Leitprinzipien fordern wir eine Überarbeitung der **Verordnung über die Schienengüterverkehrskorridore**, eine Überprüfung der **Richtlinie über den kombinierten Verkehr** und eine Überarbeitung der Regeln für die Kapazitätszuweisung und die Erhebung von Infrastrukturgebühren durch eine Überprüfung der **Verordnung über gemein-**

wirtschaftliche Verpflichtungen im Landverkehr. Das **4. Eisenbahnpaket** muss in diesem Zusammenhang vollständig umgesetzt werden;

- > **Verbesserung der Organisation des Sektors:** Europäische Zugtrassenkategorien und -hierarchien müssen bis 2025 eingeführt werden. Innerhalb der ERA muss bis 2025 eine europäische Stelle für Infrastrukturmanagement für die Zuweisung von Zeitnischen und das Kapazitätsmanagement eingerichtet werden. Dies kann bei der Überarbeitung der **Verordnung über die Schienengüterverkehrskorridore** vorgesehen werden um sicherzustellen, dass die Kapazitätszuweisung für den Schienengüterverkehr der Nachfrage entlang des TEN-V entspricht. Eine gemeinsame Betriebsprache für den Schienenverkehr, wie in der Luftfahrt, muss bis 2025 eingeführt werden, z. B. über eine Überarbeitung der **Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern**.
- > **Einleitung der Digitalisierung:** Offene und transparente digitale Plattformen zum Datenaustausch müssen bis 2025 eingeführt werden. Dies kann mit einer **Überprüfung des Rechtsrahmens für den interoperablen Datenaustausch** im Schienenverkehr und neuen Regeln für eine vertrauenswürdige Umgebung für den Korridor datenaustausch zur Unterstützung einer kollaborativen Logistik erreicht werden. Das digitale Management von Netzkapazitäten, die digitale Buchung von Zeitnischen und Kurzzeitbuchungen müssen im Schienengüterverkehr dringend eingeführt werden. Die digitale automatische Kupplung muss bis 2025 eingeführt und automatisierte Züge müssen bis 2030 eingesetzt werden. Das **Paket technischer Normen und Spezifikationen** für das ERTMS sollte entsprechend angenommen werden, einschließlich verbindlicher Zeitpläne für die Einführung des automatischen Zugbetriebs, ein automatisiertes Verkehrsmanagement und weiterentwickelte CCS.

6. Intelligente und nachhaltige urbane Mobilität

Die Veränderungen der städtischen Mobilitätsmuster und des Verbraucherverhaltens werden durch die Covid-19-Pandemie beschleunigt und weitgehend durch intelligente und nachhaltige digitale Lösungen

gefördert. Die Menschen in städtischen Gebieten sind bereit, insbesondere bei ihrer täglichen Mobilität auf intelligente und nachhaltige Verkehrsmittel umzusteigen, wobei die Hauptbedingung für den Umstieg die Kosten, die Verfügbarkeit und die Geschwindigkeit sind. Die Politik der EU im Bereich des städtischen Verkehrs muss die Schaffung geeigneter Bedingungen für eine höhere Akzeptanz nachhaltiger Alternativen, die sicher, wettbewerbsfähig und erschwinglich sind, erleichtern und beschleunigen und damit einen Beitrag zu den ehrgeizigen Klimazielen der EU bis 2030 und darüber hinaus leisten.

Eine der aktuellen Herausforderungen in städtischen Gebieten, die es zu bewältigen gilt, ist die Bereitstellung von gut organisierten, benutzerfreundlichen, erschwinglichen und klimaneutralen öffentlichen Verkehrssystemen, die den Nutzern hochwertige Dienstleistungen, einschließlich „Haus-Haus“-Dienste, bieten. Die Erhöhung des Anteils sauberer Fahrzeuge in den Flotten des öffentlichen Verkehrs ist der Schlüssel zur Reduzierung schädlicher CO₂-Emissionen sowie zur Verbesserung der Luftqualität in Städten. Angemessene finanzielle und gesetzliche Anreize müssen auf EU-Ebene geschaffen werden, um effiziente klimaneutrale öffentliche Verkehrssysteme zu schaffen. Die Richtlinie über saubere Fahrzeuge und ihre künftige Aktualisierung ist der effektive Weg, um dies zu erreichen. Parallel zur entscheidenden Rolle der öffentlichen Verkehrssysteme beim Übergang zu einer klimaneutralen Mobilität in städtischen Gebieten könnten intelligente und nachhaltige alternative Mobilitätslösungen (Car-Sharing, Fahrgemeinschaften, Elektrofahrzeuge und -roller und andere Formen der Mikromobilität) einen ergänzenden Charakter haben und den Verbrauchern je nach ihren Mobilitätsbedürfnissen eine größere Auswahl bieten. Die fehlende Reglementierung in Bezug auf die verschiedenen Formen der Mikromobilität stellt ein großes Risiko für die Sicherheit der Verbraucher sowie der anderen Verkehrsteilnehmer dar. Eine Überprüfung der Rechtsvorschriften zur CE-Kennzeichnung und deren Anwendung und/oder die mögliche Aufnahme dieser Fahrzeuge in die Typgenehmigungsverordnung können Lösungen bieten.

„Mobilität als Dienstleistung“ (Mobility-as-a-Service – MaaS) soll alle Mobilitätsdienstleistungen (öffentlicher Verkehr, Fahrgemeinschaften und Mikromobilität) integrieren und so Informationen über die besten verfügbaren Dienstleistungen unter Berücksichtigung von Reisekosten und -dauer bereitstellen. Besondere Zugangs-

regelungen und deren Durchsetzung in Bezug auf belastungsabhängige Abgaben und Umweltzonen in städtischen Gebieten führen zu einer weiteren Fragmentierung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums und widersprechen den Prinzipien des Binnenmarktes. Die Richtlinie über den europäischen elektronischen Mautdienst kann genutzt werden, um den Verkehr zwischen diesen Zonen zu harmonisieren und zu ermöglichen, aber es gibt gesetzliche Einschränkungen, da diese Zonen in die Zuständigkeit der lokalen Behörden fallen.

Die Entwicklung und der Einsatz einer intelligenten Parkraumbewirtschaftung in Städten bieten ein enormes Potenzial, um Emissionen zu reduzieren, Staus zu vermeiden und Zeit zu sparen. Harmonisierte regulatorische Grundsätze und/oder gemeinsame Standards und Technologielösungen in Bezug auf alternative Mobilitätsdienste, intelligente Stadtlogistik, belastungsabhängige Abgaben und Umweltzonen könnten regulatorische Leitlinien für die Mitgliedstaaten darstellen und so den gleichberechtigten Einsatz intelligenter und nachhaltiger Mobilitätslösungen gewährleisten, einschließlich der Verbesserung der Verbindung zwischen Stadt und Land in der gesamten Europäischen Union, sowie den einheitlichen europäischen Verkehrsraum stärken. Ein flächendeckendes Netz von Elektroladepunkten und der Zugang zu anderen Arten von alternativen Kraftstoffen in Vororten und städtischen Gebieten sind notwendig, um die Akzeptanz sauberer Fahrzeuge bei den Bürgern zu beschleunigen. Das Instrument, mit dem dies erreicht werden soll, ist die Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, deren Aktualisierung unmittelbar bevorsteht.

Zur Bewältigung der Herausforderung in städtischen Gebieten ist unter Berücksichtigung der EU-Behindertenpolitik und insbesondere der Zugänglichkeit von Dienstleistungen für Menschen mit Behinderungen, Personen eingeschränkter Mobilität und ältere Menschen ein gut organisiertes, integriertes und erschwingliches öffentliches Verkehrssystem erforderlich. Diese Anforderungen werden sich an dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (VN-BRK) orientieren, die die erste Menschenrechtskonvention ist, der die EU beigetreten ist. Die Überarbeitung des Europäischen Rechtsakts zur Barrierefreiheit könnte in Betracht gezogen werden, um dies in Angriff zu nehmen.

Alle zukünftigen Maßnahmen müssen wissenschaftlich fundiert und technologisch

neutral sein und sollten umfassenden Folgenabschätzungen folgen, die die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen berücksichtigen. Zusätzlich zu den vorstehend genannten einschlägigen legislativen Maßnahmen der EU könnten diese Ziele durch die folgenden von der Kommission geplanten legislativen und nichtlegislativen Aktivitäten erreicht werden.

Erforderliche Rechtsvorschriften:

1. 1. Überarbeitung des Pakets zur Mobilität in der Stadt aus dem Jahr 2013 – 2021
2. Aktionsplan für die vollständige Beseitigung der Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung Überarbeitung der Luftqualitätsnormen und Verringerung der Lärmbelastung – 2021/2022
3. Leitlinien für die sichere Nutzung von Formen der Mikromobilität – 2021
4. Maßnahmen zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen bei lokalem Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung und Plattformen für Fahrgemeinschaften – 2022
5. Einrichtung eines Reise- und Tourismusdatenraums, der den Datenaustausch zwischen Interessenträgern im Verkehrs- und Mobilitätsbereich ermöglicht

Ebenfalls in Vorbereitung:

6. Überarbeitung der Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme, einschließlich einer Initiative zu einem multimodalen Fahrscheinsystem (legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 91 AEUV, 3. Quartal 2021)
7. Änderung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie zur Umsetzung des neuen Klimaziels 2030 (legislativ, Artikel 194 AEUV, einschließlich Folgenabschätzung, 2. Quartal 2021)
8. Überarbeitung der Verordnung zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge (legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 192 Absatz 1 AEUV, 2. Quartal 2021)
9. Überarbeitung der Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme, einschließlich einer Initiative zu einem multimodalen Fahrscheinsystem (legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 91 AEUV, 3. Quartal 2021)
10. Ausarbeitung von Post-Euro-6/VI-Emissionsstandards für Pkw, Kleinlastwagen, Lastkraftwagen und Busse (legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 114 AEUV, 4. Quartal 2021)