



Europäische Strategie für eine emissionsarme Mobilität

Kommission beschließt mit dem Paket zur Umsetzung des Pariser Klimaabkommens eine Strategie für den Verkehrsbereich

Am 20.07.2016 hat die Kommission ein Paket mit Vorschlägen zur Umsetzung des Pariser Klimaabkommens verabschiedet. Dieses Paket besteht aus drei Teilen: Neben der Mitteilung über eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität hat die Kommission zwei Legislativvorschläge beschlossen – einen Vorschlag zur Lastenteilung mit verbindlichen Zielen für alle EU-Staaten zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021-2030 für die Sektoren Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und Abfälle und einen Vorschlag zur Landnutzung und Forstwirtschaft.

Klimapolitische Ziele für den Verkehrsbereich

Der Verkehr verursacht fast ein Viertel der Treibhausgasemissionen in Europa und ist die Hauptursache für die Luftverschmutzung in den Städten. Daher spielt der Verkehr eine zentrale Rolle bei der Senkung der Emissionen und zur Erfüllung der von der EU eingegangenen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen müssen drastisch verringert werden, um das 2014 von den Staats- und Regierungschefs aufgestellte Ziel erreichen zu können, die in der Union verursachten Emissionen bis 2030 in der gesamten Wirtschaft um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. So wird der Verkehrsbereich in den einzelnen Mitgliedstaaten auch wesentlich dazu beitragen, wie die nationalen Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen, die in dem Verordnungsvorschlag zur Lastenteilung vorgesehen sind, erreicht werden.

Schwerpunkte der Strategie für emissionsarme Mobilität

Für den Übergang zu einer emissionsarmen Mobilität will die Kommission Maßnahmen ergreifen, die Investitionssicherheit schaffen und den Erfordernissen der Mobilität auch im Hinblick auf einen effizienten Binnenmarkt und die globalen Verbindungen gerecht werden. Da der Straßenverkehr mehr als 70% der Treibhausgasemissionen und einen Großteil der Luftverschmutzung des Verkehrsbereichs

verursacht, wird der Schwerpunkt der Initiativen sich auf diesen Bereich konzentrieren.

Die geplanten Aktionen verteilen sich im Wesentlichen auf die drei Ziele Erhöhung der Effizienz des Verkehrssystems, verstärkter Einsatz emissionsarmer alternativer Energieträger und Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen. Die Kommission führt aus, dass daneben als horizontale Instrumente die Strategie für die Energieunion, die Strategie für Forschung, Innovation und Wettbewerb oder die Strategie für den digitalen Binnenmarkt wesentlich für die Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität sind.

Optimierung des Verkehrssystems und Erhöhung seiner Effizienz

Durch neue Technologien, Geschäftsmodelle und Mobilitätsmuster verändert sich die Art und Weise, wie Mobilität organisiert wird. Dies schafft neue Möglichkeiten, durch die Erhöhung der Effizienz des Verkehrssystems Emissionen zu vermindern.

Die Kommission wird einen Masterplan für die Einführung interoperabler kooperativer intelligenter Verkehrssysteme vorlegen und damit einen Rahmen für eine schnelle und koordinierte Einführung solcher Systeme in der EU geben.

Um Anreize zu energieeffizienteren Leistungen und Nutzen im Verkehr, befürwortet die Kommission die Einbeziehung von externen Kosten in die Preisgestaltung und eine stärkere Anwendung des Verursacherprinzips oder des Benutzerprinzips. Zur Förderung von europaweiten elektronischen Mautsystemen arbeitet die Kommission derzeit an Normen für deren Interoperabilität. Die europäischen Regelungen für Straßenverkehrsgebühren für Lkw werden überarbeitet werden. Durch verschiedene Maßnahmen wird die Kommission darüber hinaus die Multimodalität fördern.

Verstärkter Einsatz emissionsarmer alternativer Energieträger



Die Kommission überprüft die Möglichkeiten, die Nutzung von alternativen Kraftstoffen wie beispielsweise von fortschrittlichen Biokraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen voranzutreiben. Alternative Kraftstoffe, so auch Strom, machen spezielle Infrastrukturen erforderlich. Die Schaffung von gemeinsamen Standards im Binnenmarkt und die hinreichende Verfügbarkeit der Infrastrukturen sind hier Ziel der Kommission. Insbesondere Elektromobilität erfordert europaweite Normung und Interoperabilität.

Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen

Um die Effizienz und die Innovation von Fahrzeugen zu steigern, soll die Nachfrage nach solchen Produkten gefördert werden. Insbesondere durch bessere Fahrzeugprüfungen soll das Kundenvertrauen in die Messung und Kontrolle der Abgasemissionen wiedergewonnen werden.

Als Strategie für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erarbeitet die Kommission für diese Fahrzeuge derzeit CO₂-Emissionsnormen, die ab 2020 gelten sollen. Außerdem soll ein umfassender Ansatz für die Emissionskennzeichnung realisiert werden.

In einer Strategie für Lkw, Stadtbusse und Fernbusse nach 2020 plant die Kommission zwei Vorschläge, die zum einen die Bescheinigung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs betreffen und zum zweiten die Überwachung und Meldung dieser bescheinigten Daten. Als weiteren Schritt kündigt die Kommission an, die Einführung von Emissionsnormen für Lkw, Stadtbusse und Fernbusse noch in dieser Mandatszeit mit einer Konsultation zu beginnen

Rahmenbedingungen

Energieunion: Die Kommission arbeitet derzeit an einem Vorschlag zur Umgestaltung des Strommarktes, der die Integration der Elektromobilität erleichtern soll.

Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit

Noch in diesem Jahr will die Kommission eine integrierte Strategie für Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit für die Energieunion vorlegen, die drei miteinander verbundene

Bereiche zusammenführt, nämlich Energietechnologien, Verkehr und Industrie. Dabei soll in Zukunft der Schwerpunkt der Ressourcen auf innovative emissionsarme oder emissionsfreie Lösungsoptionen und deren Umsetzung gelegt werden.

Digitale Technologien

Hier arbeitet die Kommission an den rechtlichen Rahmenbedingungen, um Anreize für die Entwicklung und Markteinführung dieser Technologien zu schaffen, die die Effizienz des Mobilitätssektors erhöhen können.

Investitionen

Die Kommission strebt die Maximierung der Wirkung der verfügbaren Finanzmittel und Finanzierungsinstrumente an.

Maßnahmen der Städte

Da der Stadtverkehr 23% der Treibhausgasemission in der EU verursacht, wird der Erfolg der Strategie für eine emissionsarme Mobilität auch entscheidend von den Städten und lokalen Verwaltungen abhängen. Diese haben bereits heute eine führende Rolle bei der Umsetzung von Anreizen für alternative Kraftstoffe, innovative Fahrzeuge und hin zu umweltfreundlicher Verkehrsverlagerung. Die Kommission will dies weiterhin unterstützen, auch im Rahmen der urbanen Agenda für die EU.

Globales Handeln

Die EU wird sich auf der internationalen Ebene dafür einsetzen, dass sowohl im Luftverkehr wie auch in der Seefahrt Vereinbarungen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen getroffen werden.

Weiterführende Informationen:

Mitteilung der Kommission: Eine europäische Strategie für eine emissionsarme Mobilität [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/com\(2016\)501_de.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/com(2016)501_de.pdf)

Annex zur Mitteilung der Kommission: Eine europäische Strategie für eine emissionsarme Mobilität

Die Landesvertretung Nordrhein-Westfalen in Brüssel informiert



[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/com\(2016\)501-annex_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/com(2016)501-annex_en.pdf)

Factsheet zur Strategie für eine emissionsarme Mobilität:

http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-2497_de.htm

Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen zur Mitteilung der Kommission: Eine europäische Strategie für eine emissionsarme Mobilität
[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/swd\(2016\)244.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/swd(2016)244.pdf)