



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.5.2018
COM(2018) 293 final

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

EUROPA IN BEWEGUNG

Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich

1. EINLEITUNG

In seiner Rede zur Lage der Union vom September 2017 formulierte Präsident Juncker das Ziel, dass die EU und ihre Unternehmen in puncto Innovation, Digitalisierung und Verringerung der CO₂-Emissionen weltweit Nummer eins werden. Die Kommission hat ein umfassendes Konzept angenommen, um zu gewährleisten, dass die Mobilitätspolitik der EU diesen politischen Prioritäten Rechnung trägt. Im Anschluss an die Verabschiedung der Strategie für emissionsarme Mobilität¹ nahm die Kommission im Mai bzw. November 2017 zwei „Mobilitätspakete“ an². Diese legten eine positive Agenda fest und umfassten eine Reihe von Legislativvorschlägen und Initiativen zur Umsetzung der Strategie für emissionsarme Mobilität und zur Gewährleistung eines reibungslosen Übergangs zu einer umweltfreundlichen, wettbewerbsfähigen und vernetzten Mobilität für alle. Das Europäische Parlament und der Rat sollten die zügige Annahme dieser Vorschläge sicherstellen.

Dieses dritte und letzte Paket „Europa in Bewegung“ dient zur Umsetzung der neuen Strategie für die Industriepolitik vom September 2017 und ist darauf ausgerichtet, den Prozess abzuschließen, der Europa in die Lage versetzen soll, den vollen Nutzen aus der Modernisierung der Mobilität zu ziehen³. Damit dieses Ziel erreicht wird, müssen alle Bürgerinnen und Bürger künftig Zugang zu einem sicheren, umweltfreundlichen und effizienten Mobilitätssystem haben. Wir müssen die Möglichkeiten neuer Technologien nutzen, um gleichzeitig mehrere Ziele zu verfolgen, d.h. die europäische Mobilität sicherer und zugänglicher zu gestalten, die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen zu stärken, Arbeitsplätze in Europa zu sichern, für eine saubere Umwelt zu sorgen und uns besser für die Bekämpfung des Klimawandels zu wappnen. Dies erfordert das uneingeschränkte Engagement der EU, der Mitgliedstaaten und der einzelnen Interessenträger.

Der technologische Wandel erfasst alle Teile der Gesellschaft und der Wirtschaft und verändert das Leben der Bürgerinnen und Bürger der EU grundlegend. Der Verkehr ist in dieser Hinsicht keine Ausnahme. Neue Technologien führen zur radikalen Veränderung der Mobilitätslandschaft. Sie stellen die herkömmlichen Geschäftsmodelle und Unternehmensformen im Verkehrssektor in Frage und bringen nicht nur Chancen in Form neuer Mobilitätsdienste und -akteure mit sich, sondern auch Herausforderungen. Der Arbeitsmarkt und der Qualifikationsbedarf verändern sich rasch und die EU muss im intensiven globalen Wettbewerb konkurrenzfähig bleiben. Angesichts der Tatsache, dass auf die Wertschöpfungskette in der Automobilbranche und dem Verkehrssektor 12 Millionen Arbeitsplätze entfallen und ein effizientes Verkehrssystem ein wesentliches Element der Wettbewerbsfähigkeit der EU bildet, kommt der Anpassung an den Wandel entscheidende Bedeutung für die Mobilitätspolitik der EU zu.

Sogar der Begriff „Verkehr“ unterliegt einem grundlegenden Wandel, und die herkömmlichen Trennlinien zwischen Fahrzeug, Infrastruktur und Nutzer werden zunehmend verwischt. Der Fokus liegt nicht mehr auf dem Verkehrsmittel; infolge der zunehmenden Vernetzung und Automatisierung steht heute vielmehr der Nutzer im Mittelpunkt eines deutlich flexibleren und stärker integrierten Mobilitätssystems.

Das Aufkommen zunehmend automatisierter und vernetzter Fahrzeuge markiert den nächsten Entwicklungsschritt im Verkehrssektor und wird die Art und Weise, wie die Bürgerinnen und

¹ COM(2016) 501.

² COM(2017) 283, COM(2017) 675.

³ COM(2017) 479.

Bürger künftig mit der Mobilität umgehen, revolutionieren. Diese Revolution hat bereits begonnen, und Europa muss darauf vorbereitet sein. Digitale Technologien sind zwar Triebkraft des Wandels, doch sie können uns auch dabei helfen, viele der Herausforderungen zu überwinden, vor denen das heutige Mobilitätssystem steht. Vorausgesetzt, dass ein robuster Rechtsrahmen vorhanden ist, wird die Nutzung automatisierter Fahrzeuge und fortgeschrittener Konnektivitätssysteme dazu führen, dass Fahrzeuge sicherer werden, leichter geteilt werden können und für alle Bürgerinnen und Bürger, einschließlich derjenigen, die wie ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen möglicherweise von den heutigen Mobilitätsdiensten abgeschnitten sind, auch zugänglicher werden. Dies wiederum trägt dazu bei, durch Verringerung der Verkehrsüberlastung die Energieeffizienz zu steigern, die Luftqualität zu verbessern und somit letztlich auch den Klimawandel zu bekämpfen. Die Politik der EU muss wirksam koordiniert werden und so konzipiert sein, dass der volle Nutzen aus diesen positiven Nebeneffekten gezogen werden kann.

Europa muss eine führende Rolle bei dieser Umgestaltung des Mobilitätssystems spielen und die EU muss dort tätig werden, wo sie etwas bewirken kann. Die EU ist am besten in der Lage, dafür zu sorgen, dass diese Entwicklungen den Bedürfnissen der Kreislaufwirtschaft Rechnung tragen und dass die gesellschaftlichen Vorteile wie Sicherheit und Lebensqualität in vollem Umfang berücksichtigt, Innovation, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit gefördert und die Vorteile für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger auf europäischer Ebene maximiert werden.

2. SICHERE MOBILITÄT: Schwerpunkt auf Sicherheit

Die Sicherheit ist bei jedem Verkehrssystem von grundlegender Bedeutung; sie muss immer Vorrang genießen. In dem Maße, wie die Mobilität weiter zunimmt und sich durch Digitalisierung, Dekarbonisierung und Innovation grundlegend verändert, müssen die sich bietenden Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung der Sicherheit genutzt werden.

Im Vergleich zu anderen Teilen der Welt kann die EU eine sehr gute Sicherheitsbilanz im Straßenverkehr vorweisen. Allerdings dürfen die EU und ihre Mitgliedstaaten angesichts der hohen Zahl der Verkehrsunfälle mit Toten und Schwerverletzten, die dennoch täglich zu verzeichnen sind, nicht in Selbstgefälligkeit verfallen; sie müssen sich vielmehr um eine weitere Verringerung der Zahl der Toten und Verletzten bemühen. In der Erklärung von Valletta zur Straßenverkehrssicherheit vom März 2017 haben sich die nationalen Regierungen der EU-Mitgliedstaaten zur weiteren Verringerung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr verpflichtet und die Kommission um Koordinierung der Maßnahmen auf EU-Ebene ersucht. Sie forderten die Kommission auf, „einen neuen Rahmen für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit für das Jahrzehnt nach 2020 auszuarbeiten und dabei auch die Leistungen auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit anhand der in dieser Erklärung festgelegten Vorgaben und Ziele zu bewerten“. Sie haben es sich ferner zum Ziel gemacht, die Zahl der Schwerverletzten im EU-Straßenverkehr bis 2030 zu halbieren (ausgehend von der Zahl für das Jahr 2020).⁴

Die Straßenverkehrssicherheit in der EU hat sich in den letzten Jahrzehnten dank gezielter Maßnahmen auf EU-, nationaler, regionaler und lokaler Ebene erheblich verbessert. Zwischen 2001 und 2010 ist die Zahl der Verkehrstoten in der EU um 43 Prozent und zwischen 2010 und 2017 um weitere 20 Prozent gesunken. Dennoch kamen 2017 25 300 Menschen auf den Straßen der EU ums Leben (rund 70 pro Tag) und etwa 135 000 Menschen wurden schwer

⁴ Schlussfolgerungen des Rates vom 8. Juni 2017 zur Straßenverkehrssicherheit <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>

verletzt, darunter viele Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer. Die menschlichen und gesellschaftlichen Kosten, die sich in diesen Zahlen widerspiegeln, sind inakzeptabel. Die jährlichen Kosten von Verkehrsunfällen mit Toten und Schwerverletzten werden auf mehr als 120 Mrd. EUR geschätzt; das entspricht rund 1 Prozent des BIP.

Obwohl einige Mitgliedstaaten weiterhin erhebliche Fortschritte bei der Verringerung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr machen, ist der Fortschritt in der EU insgesamt in den letzten Jahren zum Erliegen gekommen. So ging in den Jahren 2016 und 2017 die Zahl der Verkehrstoten um etwa 2 Prozent zurück, doch in einigen Mitgliedstaaten wurde sogar ein Anstieg verzeichnet. Die Verwirklichung des Ziels der EU, zwischen 2010 und 2020 die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren, stellt eine große Herausforderung dar⁵.

Wichtige Faktoren bei Straßenverkehrsunfällen sind Geschwindigkeit, Fahren unter Einfluss von Alkohol oder Drogen und das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts bzw. das Nichttragen eines Helms. Zu diesen Faktoren und dem wachsenden Phänomen der Ablenkung durch mobile Geräte kommen in einem komplexen Umfeld neue Trends hinzu, die einen flexiblen und dynamischen Ansatz erfordern. Besonderes Augenmerk sollte schwächeren Verkehrsteilnehmern, vor allem Fahrradfahrern und Fußgängern, gelten, da ihr Anteil an der Zahl der Toten und Schwerverletzten merklich zunimmt. Da zu erwarten ist, dass Formen der nachhaltigen Mobilität wie das Radfahren weiter an Bedeutung gewinnen werden, müssen dringend Maßnahmen ergriffen werden, um den Schutz dieser Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

Der technologische Fortschritt – vor allem bei der Vernetzung und Automatisierung – schafft neue Möglichkeiten, um menschliches Versagen zu kompensieren oder zu beseitigen. Der Übergang zu selbstfahrenden Fahrzeugen dürfte daher langfristig zu mehr Sicherheit für die Bürgerinnen und Bürger führen. Allerdings entstehen in der Übergangsphase neue Risiken, etwa in Bezug auf das Funktionieren hochautomatisierter Fahrzeuge im gemischten Verkehr und die komplexe Interaktion zwischen Fahrer und Fahrzeug (Mensch-Maschine-Schnittstelle). Daneben treten auch Fragen der Cybersicherheit auf. Aus dem demographischen Wandel und den unterschiedlichen Ansätzen im Bereich der persönlichen Mobilität werden sich weitere Herausforderungen ergeben.

Daher sollten die Synergien zwischen Sicherheit und Nachhaltigkeit besser genutzt werden. So muss beispielweise die Förderung der Nutzung emissionsfreier Verkehrsmittel mit Maßnahmen zum verbesserten Schutz von Fußgängern und Radfahrern Hand in Hand gehen. Neue und sicherere Formen der Mobilität können auch mit einem verbesserten Zugang zu Mobilität für alle Mitglieder der Gesellschaft, insbesondere für Menschen mit Behinderungen und den wachsenden Anteil älterer Menschen, einhergehen.

Dies verdeutlicht die Notwendigkeit eines verstärkten Ansatzes zur Umsetzung der EU-Politik im Bereich der Straßenverkehrs- und Fahrzeugsicherheit, bei dem der Schwerpunkt auf Ergebnissen und Wirkungen liegt und der nicht nur inklusiv gestaltet ist, sondern auch ausreichende Flexibilität für eine ständige Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen bietet.

⁵ Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020, KOM(2010) 389 endg. Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011) 144).

Langfristiges Ziel der EU bleibt es, bis 2050 die Zahl der Verkehrstoten auf nahe Null zu senken („Vision Zero“). Das gleiche sollte auch für Schwerverletzte gelten. Die EU wird außerdem ein neues Zwischenziel verfolgen, nämlich die Verringerung der Zahl nicht nur der Straßenverkehrstoten, sondern auch der Schwerverletzten (gemäß der neuen gemeinsamen, mit allen Mitgliedstaaten abgesprochenen Definition von schweren Verletzungen) um 50 Prozent zwischen 2020 und 2030⁶.

Als Beitrag zur Verwirklichung dieser Ziele schlägt die Kommission einen gemeinsamen Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2021-2030 und einen dazu gehörigen Aktionsplan (Anhang 1) vor, die bis Mitte 2019 in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten weiter ausgearbeitet werden sollen. Dieser gemeinsame Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit sollte auf der Grundlage des „Safe-System“-Ansatzes umgesetzt werden, der von der Weltgesundheitsorganisation weltweit empfohlen und von immer mehr Mitgliedstaaten, Regionen und Kommunen in der EU angewandt wird. Oberstes Ziel dieses Ansatzes ist es, die Unfallursachen in integrierter Form anzugehen und mehrere Schutzmechanismen miteinander zu kombinieren, damit der Ausfall eines Mechanismus durch andere kompensiert werden kann.

Nach dem „Safe-System“-Ansatz gelten Todesfälle und schwere Verletzungen bei Straßenverkehrsunfällen nicht als zwangsläufiger Preis der Mobilität. Unfälle wird es zwar weiterhin geben, doch Todesfälle und schwere Verletzungen sind größtenteils vermeidbar. Da davon auszugehen ist, dass Menschen Fehler machen, soll mit dem „Safe System“-Ansatz gewährleistet werden, dass solche Fehler nicht zu tödlichen oder schweren Verletzungen führen.

So können beispielsweise eine bessere Bauweise von Fahrzeugen, eine verbesserte Straßeninfrastruktur und niedrigere Geschwindigkeiten zur Verringerung der Auswirkungen von Unfällen beitragen. Die Verantwortung für das „Safe System“ wird gemeinsam und in koordinierter Weise von dem öffentlichen und dem privaten Sektor getragen. Die Anwendung des Systems wird eng überwacht, um die Ergebnisse zu bewerten und, falls notwendig, die Maßnahmen unter Berücksichtigung der Erfahrungen und neuer Daten und Technologien anzupassen.

Konkrete Ergebnisse lassen sich durch eine bessere Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten und die Anwendung eines zielorientierten Ansatzes („Management by Objectives“) erzielen. Die wirksame Behebung bekannter Unfallursachen erfordert die Kombination verschiedener Instrumente und Maßnahmen. So können Rechtsvorschriften durch die Anwendung ausdrücklich auf die Straßenverkehrssicherheit bezogener Kriterien für die Förderfähigkeit auf EU- und nationaler Ebene, durch die verbesserte Weitergabe von gewonnenen Erkenntnissen und bewährten Verfahren sowie durch Sensibilisierungskampagnen ergänzt werden. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass Maßnahmen, die wesentlich zu erhöhter Sicherheit beitragen, gezielter mit EU-Mitteln unterstützt werden. Ferner hält die Kommission alle Interessenträger an, im Einklang mit der ehrgeizigen „Vision Zero“ (siehe Aktionsplan in Anhang 1) freiwillige Verpflichtungen einzugehen.

Die Kommission wird diesen Ansatz unterstützen, indem sie in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten wichtige Leistungsindikatoren vorschlägt, die einen direkten Bezug zur Verringerung der Straßenverkehrsunfälle mit Toten und Schwerverletzten haben. Diese Indikatoren werden in Abstimmung mit Sachverständigen aus den Behörden der Mitgliedstaaten sowie mit einem breiten Spektrum von Interessenträgern definiert werden, auf einer gemeinsamen Messmethodik und vereinbarten Basiswerten beruhen und (soweit

⁶ Schlussfolgerungen des Rates vom 8. Juni 2017 zur Straßenverkehrssicherheit <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>

möglich) an Ergebnisziele geknüpft sein. Die Kommission wird prüfen, wie die Mitgliedstaaten bei der gemeinsamen Arbeit an der Methodik und den Messungen unterstützt werden können.

Auch im Rahmen eines integrierten „Safe System“-Ansatzes werden Rechtsvorschriften, einschließlich auf EU-Ebene, weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Seit März 2018 sind die Vorschriften über das automatische Notrufsystem („eCall“) in Kraft⁷. Über „eCall“ werden bei einem schweren Verkehrsunfall die Notfalldienste automatisch benachrichtigt und der Standort des Fahrzeugs übermittelt. Dieses System ist inzwischen obligatorisch für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, und die ersten damit ausgestatteten Fahrzeuge werden voraussichtlich ab Mitte 2018 auf den Straßen der EU fahren. Mit diesem System lässt sich die Zeit bis zum Eintreffen der Rettungskräfte um bis zu 40 Prozent in städtischen Gebieten und um bis 50 Prozent im ländlichen Raum verkürzen. Die Ausweitung des Systems auf andere Fahrzeugkategorien wird derzeit von der Kommission geprüft.

Als Teil dieses „dritten Mobilitätspakets“ nimmt die Kommission zwei Vorschläge an, die die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr zum Ziel haben. Bei dem einen Vorschlag geht es um eine grundlegende Änderung der EU-Sicherheitsstandards, um zum Beispiel die neuesten Sicherheitsmerkmale zu berücksichtigen, bei dem anderen um die Verbesserung des Sicherheitsmanagements im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur.

Die Automobilindustrie der Europäischen Union nimmt bei der Entwicklung von Technologien, die die Einführung immer erschwinglicherer Sicherheitssysteme ermöglichen, eine Spitzenposition ein. Diese Technologien werden zur Verhütung von Unfällen beitragen, doch sind weitere Maßnahmen erforderlich. So sind aktive und passive Sicherheitssysteme, die nicht nur die Fahrzeuginsassen, sondern auch Fußgänger, Fahrradfahrer und andere ungeschützte Verkehrsteilnehmer schützen, unerlässlich. Aus diesem Grund schlägt die Kommission ein umfassendes Paket neuer, verbindlicher Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit vor. Ziel dabei ist es, die neuen Unfallvermeidungssysteme mit aktualisierten aktiven und passiven Sicherheitsmaßnahmen zu kombinieren, um die Zahl der Unfälle mit Toten und Verletzten auf den Straßen der EU insgesamt zu senken. Die neuen Fahrzeugsicherheitssysteme sind kostengünstig, technisch umsetzbar und bergen ein hohes Potenzial für eine deutliche Verringerung der Zahl der Toten und Schwerverletzten – sowohl bei den Fahrzeuginsassen, als auch bei den anderen Verkehrsteilnehmern. Sie ebnen auch den Weg für eine breitere Einführung automatisierter Fahrzeuge.

Nach den überarbeiteten Testprotokollen werden die Hersteller verpflichtet sein, Fahrzeuge mit fortgeschritteneren Rückhaltesystemen auszustatten, um einen besseren Schutz für ältere Menschen zu bieten. Auch die stetig steigende Zahl der Fußgänger und Radfahrer muss besser geschützt werden, beispielsweise durch den Einbau neuer Kollisionswarner und die Verbesserung der direkten Sicht für Lkw-Fahrer. Die vorgeschlagenen Maßnahmen erstrecken sich auch auf gesellschaftliche Fragen wie z. B. Geschwindigkeitsübertretung oder die Nutzung von Smartphones am Steuer. Insgesamt leisten diese neuen Fahrzeugsicherheitsmaßnahmen einen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit.

⁷ Verordnung (EU) 2015/758 und Beschluss Nr. 585/2014/EU.

Mit ihrem zweiten Legislativvorschlag strebt die Kommission eine Verbesserung des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur mit dem Ziel an, sowohl die Zahl als auch die Schwere der Verkehrsunfälle zu verringern. Er sieht neben der Verbesserung der Transparenz und Umsetzung der bestehenden Verfahren im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (Folgenabschätzungen, Prüfungen, Inspektionen) die Einführung eines neuen Verfahrens zur Erfassung der Unfallrisiken im gesamten Straßennetz vor. Dies soll eine vergleichende Analyse der Straßenverkehrssicherheit in ganz Europa ermöglichen und damit eine Grundlage für Entscheidungen über Investitionen, einschließlich EU-finanzierter Investitionen, schaffen. Darüber hinaus soll der Geltungsbereich der Rechtsvorschriften über das transeuropäische Verkehrsnetz hinaus ausgeweitet werden und künftig auch Hauptverkehrsstraßen umfassen, die für den europaweiten Verkehr von Bedeutung sind, denn auf sie entfällt ein erheblicher Anteil der schweren Unfälle. Dies liegt im Interesse aller Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen der EU, die das integrierte Straßennetz nutzen, und bestätigt die gängige Praxis in zahlreichen Mitgliedstaaten, die bereits den Geltungsbereich der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften auf Hauptverkehrsstraßen außerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes ausgeweitet haben.

Fortschrittliche Fahrzeugtechnologien werden sich auf absehbare Zeit auf die bestehende physische Infrastruktur stützen müssen. Daher sieht der Vorschlag die künftige Festlegung von Leistungsanforderungen für die Infrastruktur (z. B. klare Straßenmarkierungen und Verkehrsschilder) vor, die für die Einführung neuer Technologien wie z. B. Spurhaltesysteme erforderlich sind. Dies wird ein erstes Beispiel für den wichtigen Beitrag sein, den die Infrastruktur zur sicheren Einführung vernetzter und automatisierter Mobilitätssysteme leisten kann.

Die Kommission wird auch weiterhin eine führende Rolle auf globaler Ebene in Fragen der Sicherheit im Straßenverkehr spielen und dabei eng mit internationalen Organisationen, insbesondere den Vereinten Nationen, zusammenarbeiten, Fachwissen und bewährte Verfahren austauschen und Möglichkeiten zur Teilnahme an internationalen Finanzierungsinitiativen prüfen. Vor allem die besondere Zusammenarbeit mit den Nachbarländern der EU, darunter vor allem die Länder des westlichen Balkans und die Türkei sowie die Länder der Östlichen Partnerschaft und des Mittelmeerraums, wird fortgesetzt werden.

Im Rahmen des Aktionsplans wird die Kommission in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den Interessenträgern darauf hinarbeiten, dass bei der Neugestaltung des Mobilitätssystems in den kommenden Jahren die Sicherheit weiterhin Vorrang genießt. Durch die Umsetzung eines „Safe-System“-Ansatzes sollen die Maßnahmen, die mit diesem Verkehrssicherheitsrahmen vorgeschlagen werden, konkrete positive Auswirkungen entfalten und zu weiteren wesentlichen und notwendigen Verbesserungen der Sicherheit auf den Straßen der Europäischen Union und damit, was am wichtigsten ist, zur Rettung von Menschenleben beitragen.

3. VERNETZTE UND AUTOMATISIERTE MOBILITÄT: Nächste Etappe auf dem Weg in die Zukunft

3.1 Strategie für die flächendeckende Einführung vernetzter und automatisierter Fahrzeuge in Europa

Selbstfahrende Fahrzeuge und fortgeschrittene Konnektivitätssysteme sollen dazu beitragen, die Fahrzeugsicherheit zu erhöhen, das Car-sharing zu erleichtern und mehr Nutzern Zugang

zu Mobilitätsdiensten zu gewähren. Diese Technologien können auch einen Beitrag zur Bewältigung vieler der großen Herausforderungen in Bereichen wie Straßenverkehrssicherheit, Verkehrsüberlastung, Energieeffizienz und Luftqualität leisten, vor denen das Straßenverkehrssystem heute steht. Sie werden zu grundlegenden Veränderungen der Mobilitätsmuster, des öffentlichen Verkehrs und der Stadtplanung führen. Fahrzeuge, die es dem Fahrer ermöglichen, zumindest unter bestimmten Fahrbedingungen andere Aufgaben als das Lenken des Fahrzeuges zu übernehmen, dürften bereits 2020 auf den Markt kommen. Diese Entwicklungen könnten das gesamte Ökosystem der Automobilindustrie verändern⁸. Die automatisierte Mobilität wird auch weitreichende Auswirkungen auf die Wirtschaft der EU insgesamt haben; dies gilt für ihre Wettbewerbsfähigkeit und technologische Spitzenposition, ihr Wachstumspotenzial (Produktivität und Ausstrahlungseffekte auf andere Branchen wie Telekommunikation oder elektronischer Geschäftsverkehr) und ihre Arbeitsmärkte (Stellenabbau, aber auch Schaffung neuer Arbeitsplätze und Nachfrage nach neuen Qualifikationen).

Damit Europa seine weltweite Spitzenpositionen im Bereich der Fahrzeugautomatisierung und Vernetzung behaupten und Arbeitsplätze in der EU sichern kann, ist es von wesentlicher Bedeutung, dass Schlüsseltechnologien in Europa entwickelt werden, dass automatisiertes und autonomes Fahren auch sicher ist und dass ein moderner Rechtsrahmen günstige Bedingungen für den technologischen Fortschritt bietet.

Die europäische Industrie ist gut aufgestellt, um weltweit wettbewerbsfähig zu sein. Die Automobilindustrie der EU gehört dank ihrer technologischen Innovationen zu den wettbewerbsfähigsten der Welt. Die Europäische Union ist im Bereich der Automatisierung weltweit führend. Die Satellitennavigationsdienste Galileo bietet durch eine genauere Ortung klare Vorteile. Natürlich birgt die Einführung von selbstfahrenden Fahrzeugen wie jede bahnbrechende Technologie nicht nur Chancen, sondern auch Risiken. Doch erste Analysen deuten insgesamt auf positive wirtschaftliche Auswirkungen hin, vorausgesetzt, dass die EU die Chancen nutzt und die damit verbundenen Arbeitsplätze in ihrem Hoheitsgebiet angesiedelt werden⁹.

Forschungsergebnissen zufolge sind mehr als neunzig Prozent der Verkehrsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen¹⁰. Selbstfahrende, autonome Fahrzeuge dürften daher erheblich zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit beitragen. So werden sie z. B. die Verkehrsregeln genauer einhalten und schneller reagieren als der Mensch. Vernetzte und automatisierte Fahrzeuge können auch zur Verringerung der Verkehrsüberlastung beitragen, da sie das Car-sharing erleichtern, neue und verbesserte Geschäftsmodelle (d. h. Mobilität als Dienstleistung) fördern und damit in Großstädten den Autobesitz weniger attraktiv machen.

Die EU hat bereits begonnen, den Weg dafür zu ebnen, z. B. durch die Annahme von Strategien für kooperative intelligente Verkehrssysteme¹¹ und künftige 5G-

⁸ Die Automatisierung wirkt sich auf alle Verkehrsträger (Schiffs-, Luft-, Schienen- und Straßenverkehr), auf den Personen- und Güterverkehr sowie auf den öffentlichen und den Individualverkehr aus. Für die breite Öffentlichkeit jedoch dürften die Auswirkungen im Straßenverkehr am spürbarsten sein.

⁹ Studie der Kommission (2018): <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe>

¹⁰ Bericht der Kommission „Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU“, COM(2016) 787.

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=CELEX:52016DC0766>

Kommunikationstechnologien¹². Im Gegensatz zu anderen Teilen der Welt verfügt die EU bereits weitgehend über den notwendigen Rechtsrahmen. So wurde beispielsweise das europäische Typgenehmigungssystem 2018 überarbeitet, um Marktüberwachungsvorschriften einzuführen, die für einen echten Binnenmarkt für Fahrzeuge, einschließlich selbstfahrender Fahrzeuge, sorgen. Dieser EU-Rahmen dient als Benchmark für die internationale Harmonisierung mit internationalen Partnern innerhalb der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen. Darüber hinaus ist die EU bei der Festlegung der Datenschutzvorschriften, die künftig den Rahmen des digitalen Binnenmarkts bilden werden, bereits weit fortgeschritten.

Allerdings muss noch mehr getan werden. Die EU braucht eine klare, zukunftsorientierte und entschlossene Agenda, um ihre Führungsposition in diesem wettbewerbsintensiven Sektor zu behaupten. Angesichts des raschen technologischen Wandels besteht dringender Bedarf an einem koordinierten Ansatz zur Festlegung von Prioritäten für die Finanzierung von Forschungs-, Demonstrations- und Einführungstätigkeiten auf europäischer und nationaler Ebene, der darauf abzielt, die laufenden und künftigen Programme optimal zu gestalten, die öffentlichen und privaten Investitionen zu maximieren und die Synergien zwischen Vernetzung und Automatisierung voll auszuschöpfen. Bei selbstfahrenden Fahrzeugen werden auf nationaler Ebene in einzelnen Mitgliedstaaten (wie z. B. dem Vereinigten Königreich, Deutschland, Frankreich, Schweden und den Niederlande) bereits erste Schritte unternommen. Sie betreffen vor allem Vorführungen und groß angelegte Tests. Groß angelegte Tests spielen eine wichtige Rolle bei der Entwicklung und Einführung der betreffenden Technologien und bei der Förderung der Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren. Daher unterstützt die Kommission mit gezielten Aufforderungen die grenzübergreifende Koordinierung und die groß angelegte grenzübergreifende Erprobung von selbstfahrenden Fahrzeugen¹³.

Weitere flankierende Maßnahmen für diesen Sektor und die Mitgliedstaaten sind notwendig, um die Entwicklung selbstfahrender Fahrzeuge und ihrer künftigen Vernetzung mit anderen Systemen und Fahrzeugen zu unterstützen. Dazu gehört auch die beschleunigte Einführung von Diensten für kooperative intelligente Verkehrssysteme. In der Erklärung von Amsterdam werden klare EU-Leitlinien gefordert, um eine Fragmentierung des Marktes zu vermeiden und für die richtigen Investitionen zu sorgen¹⁴. Einige Mitgliedstaaten haben bereits eigene Strategien angenommen und mit der Verabschiedung nationaler Gesetze begonnen. Auf EU-Ebene ist ein Binnenmarktansatz erforderlich, um ein Mindestmaß an Harmonisierung und Interoperabilität zu gewährleisten und Rechtssicherheit zu garantieren.

Als Reaktion auf diese mannigfaltigen Herausforderungen und im Bemühen um volle Ausschöpfung der von diesen Technologien gebotenen Möglichkeiten und Vorteile schlägt die Kommission einen EU-Ansatz vor, der auf drei miteinander verknüpften strategischen Zielen beruht:

- Entwicklung von Schlüsseltechnologien und -infrastrukturen als Mittel zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der EU;
- Gewährleistung der sicheren Einführung des vernetzten und automatisierten Fahrens;
- Bewältigung der sozioökonomischen Auswirkungen der automatisierten Mobilität.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0588>

¹³ <http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417>.

¹⁴ <https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf>

Durch ihr Handeln kann die EU dazu beitragen, eine gemeinsame Vision für die künftige Entwicklung des Sektors zu entwerfen und zu gewährleisten, dass der Rechts- und Politikrahmen der EU in wichtigen Bereichen (z. B. Straßenverkehrssicherheit und Cyber-Sicherheit) auf die Markteinführung neuer Produkte und Dienstleistungen vorbereitet ist. Darüber hinaus kann die EU Unterstützung bei der Entwicklung und der grenzübergreifenden Einführung von Schlüsseltechnologien, Dienstleistungen und Infrastrukturen, einschließlich der Einrichtung einer Partnerschaft im Rahmen des nächsten mehrjährigen EU-Finanzrahmens, anbieten, die sowohl den europäischen Bürgerinnen und Bürgern als auch der europäischen Wirtschaft zugutekommen. Vor allem aber kann die EU dazu beitragen, gemeinsame europäische Lösungen für die gesellschaftlichen Fragen zu entwickeln, die für die gesellschaftliche Akzeptanz dieser neuen Technologien maßgeblich sein dürften. Dazu gehören insbesondere der Schutz personenbezogener Daten, grundlegende ethische Entscheidungen im Zusammenhang mit der Entwicklung von autonomen Systemen, die klare Zuweisung der Haftung bei Unfällen sowie die Auswirkungen auf Arbeitsplätze und Qualifikationen¹⁵.

Spezifische ergänzende Maßnahmen zur Erreichung dieser drei übergeordneten Ziele sind in der Mitteilung über eine Strategie für vernetzte und automatisierte Mobilität dargelegt¹⁶.

3.2. Ein digitales Umfeld für den Informationsaustausch im Verkehrssektor

Zusätzlich zu den Initiativen, die einen Beitrag zur EU-Strategie für vernetzte und automatisierte Mobilität leisten, umfasst dieses dritte Mobilitätspaket auch zwei Vorschläge für die Schaffung vollständig digitaler und harmonisierter Rahmenbedingungen für den Informationsaustausch zwischen Verkehrsunternehmen und Behörden. Die beiden vorgeschlagenen Verordnungen über eine zentrale Anlaufstelle für den europäischen Seeverkehr (Maritime European Single-Window-environment) und über den elektronischen Informationsaustausch im Güterverkehr ergänzen einander und ermöglichen einen vereinfachten Austausch zwischen Unternehmen und Behörden entlang der Verkehrswege - vom Eingangsort in einem EU-Hafen bis zum endgültigen Bestimmungsort der Waren.¹⁷ Mit diesen beiden Vorschlägen soll durch eine effizientere Verbindung der verschiedenen Verkehrsmittel bei Logistikkoperationen der Verwaltungsaufwand reduziert und der digitale Informationsfluss erleichtert werden, was sich positiv auf multimodale Verkehrslösungen auswirken wird.

4. UMWELTFREUNDLICHE MOBILITÄT: Bewältigung der Herausforderungen des Klimawandels unter Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in der EU

4.1 Batterien für ein wettbewerbsfähiges Ökosystem in Europa – ein strategischer Aktionsplan

Im Rahmen der Energiewende ist die Entwicklung und Herstellung von Batterien eine strategische Notwendigkeit für Europa und eine Schlüsseltechnologie, um die Wettbewerbsfähigkeit seiner Automobilindustrie zu gewährleisten. Sie ist daher auch Bestandteil der von der Kommission in der neuen industriepolitischen Strategie festgelegten

¹⁵ Siehe auch Mitteilung über künstliche Intelligenz für Europa (COM(2018) 237) und das Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen über die Haftung für neu entstehende digitale Technologien (SWD(2018) 137).

¹⁶ COM(2018) 283.

¹⁷ COM(2018) 278 und COM(2018) 279.

Ziele, die darauf ausgerichtet sind, Europa in den Bereichen Innovation, Digitalisierung und Dekarbonisierung an die Weltspitze zu führen.¹⁸

Europa steht mit der Schaffung einer wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Batterieindustrie vor einer gewaltigen und dringenden Herausforderung, die rasches Handeln im globalen Wettbewerb erfordert, um eine starke technologische Abhängigkeit von unseren Wettbewerbern zu vermeiden, aber auch um das enorme Potenzial dieser Branche für Beschäftigung, Wachstum und Investitionen zu nutzen. Laut den Prognosen könnte der Batterie-Markt in Europa ab 2025 bis zu 250 Mrd. EUR schwer sein. Um allein den EU-Bedarf zu decken, müssen mindestens 10 bis 20 Giga-Firmen die Massenproduktion von Batteriezellen übernehmen.¹⁹

Aufgrund des erforderlichen Investitionsvolumens und -tempos kann diese industrielle Herausforderung nicht unkoordiniert angegangen werden.

Im Oktober 2017 initiierte die Kommission eine „**Europäische Batterie-Allianz**“²⁰ mit wichtigen Akteuren aus der Industrie, engagierten Mitgliedstaaten und der Europäischen Investitionsbank. Diese Kooperationsplattform soll unter Federführung der Industrie die Entwicklung gut integrierter Projekte für die Herstellung von Batteriezellen voranbringen und durch die Förderung der Zusammenarbeit der verschiedenen wirtschaftlichen Akteure entlang der Wertschöpfungskette Synergieeffekte sowie Wettbewerbsvorteile und Größenvorteile erzielen. Seit der Gründung der Europäischen Batterie-Allianz waren bereits greifbare Ergebnisse zu verzeichnen, wie die Ankündigung von Industriekonsortien oder -partnerschaften, mit denen die Entwicklung der Batterie-Produktion und entsprechender Ökosysteme in der EU gestärkt werden soll.

Diese Dynamik muss genutzt werden.

Als Teil des Mobilitätspakets „Europa in Bewegung“ legt die Kommission, nach Konsultation der Interessenträger der Industrie und in enger Zusammenarbeit mit diesen (mehr als 120) Wirtschaftsakteuren²¹ im Rahmen der „Europäischen Batterie-Allianz“, einen umfassenden **Strategischen Aktionsplan für Batterien** (Anhang 2) mit einer Reihe konkreter Maßnahmen vor, die dazu beitragen werden, ein innovatives, nachhaltiges und wettbewerbsfähiges „Batterie-Ökosystem“ in Europa zu schaffen.

Im Rahmen dieses Aktionsplans wird die Kommission nicht nur eine grenzübergreifende und integrierte Herangehensweise der EU fördern, sondern auch entlang der gesamten Wertschöpfungskette, beginnend mit der Gewinnung und Verarbeitung von (Primär- und Sekundär-) Rohstoffen, über die Phase der Konzeption und Fertigung von Batteriezellen und Batteriesätzen bis zu deren Nutzung, Zweitnutzung, Verwertung und Entsorgung im Rahmen einer Kreislaufwirtschaft den Fokus auf eine nachhaltige Herstellung von Batteriezellen legen. Bei diesem Ansatz wird die Anwendung von Nachhaltigkeitsbenchmarks bei der

¹⁸ Auch im Bericht der Hochrangigen Gruppe GEAR 2030 über die Zukunft der Automobilindustrie wurde dies als vorrangiger Förderbereich ausgewiesen.
<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native>

¹⁹ Quelle: Europäisches Institut für Innovation und Technologie Inno-energy <http://www.innoenergy.com/>

²⁰ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en

²¹ Mehr als 120 Akteure aus den Bereichen Industrie und Innovation haben sich an der Initiative beteiligt und gemeinsame Empfehlungen für prioritäre Maßnahmen vorgelegt, die vorrangig umgesetzt werden sollten.
<http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>

Herstellung und Nutzung leistungsstarker Batterien über die gesamte EU-Wertschöpfungskette hinweg gefördert.

Der Aktionsplan umfasst gezielte Maßnahmen auf EU-Ebene u. a. in den Bereichen Rohstoffe, Forschung und Innovation, Finanzierung/Investitionen, Standards/Regulierung, Handel und Kompetenzentwicklung, um Europa bei der Herstellung und Nutzung von Batterien im Rahmen der Kreislaufwirtschaft an die Weltspitze zu bringen.

Im Einzelnen zielen die Maßnahmen darauf ab,

- den **Zugang zu Rohstoffen** in ressourcenreichen Ländern außerhalb der EU sicherzustellen, den Zugang zu europäischen Rohstoffquellen zu erleichtern sowie **Sekundärrohstoffe** durch Recycling in einer Kreislaufwirtschaft zu nutzen;
- den **Aufbau einer europäischen Batteriezellenproduktion und einer wettbewerbsfähigen vollständig EU-basierten Wertschöpfungskette zu unterstützen**: hierfür werden Hauptakteure aus der Industrie und nationale Behörden zusammengebracht; in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Europäischen Investitionsbank werden innovative und integrierte Großfertigungsprojekte mit einer bedeutenden grenzüberschreitenden und Nachhaltigkeitsdimension gefördert;
- die **führende Rolle der Industrie durch zusätzliche Unterstützung von Forschung und Innovation** im Bereich der fortschrittlichen Technologien (wie z. B. Lithium-ion Akkus) und der disruptiven Technologien (z. B. Feststoff-Batterien) zu stärken;
- **Ausbildung und Förderung hochqualifizierter Arbeitskräfte auf allen Stufen der Wertschöpfungskette zu gewährleisten**, um dem Kompetenzdefizit durch entsprechende Ausbildungs-, Umschulungs-, und Weiterbildungsmaßnahmen auf der Ebene der EU und der Mitgliedstaaten zu begegnen;
- **eine nachhaltige, möglichst umweltschonende Herstellung von Batteriezellen in Europa zu unterstützen**. Dieses Ziel sollte insbesondere durch die Festlegung von Anforderungen für die sichere und nachhaltige Herstellung von Batterien in Europa umgesetzt werden;
- die **Kohärenz zwischen dem weiter gefassten EU-Regelungsrahmen und sonstigen Förderrahmen** (Strategie für saubere Energie, Mobilitätspakete, Handelspolitik, usw.) zu gewährleisten.

Die Maßnahmen haben das Potenzial, kurz- bis mittelfristig insbesondere den Aufbau der Batteriezellenproduktion in der EU zu stärken sowie langfristig strukturelle Veränderungen in Gang zu setzen, die zur Schaffung eines Batterie-Ökosystems in der EU, das die gesamte Wertschöpfungskette abdeckt, beitragen und den Weg für die nächste Generation von Batterie-Technologien bereiten.

Diese Zusammenarbeit muss im Hinblick auf eine erfolgreiche Durchführung der verschiedenen Maßnahmen weiter verstärkt werden, und die Kommission zählt auf das Engagement und den Einsatz aller Interessenträger für eine europäische Batterie-Produktion. Die Kommission wird auch weiterhin eng mit den Mitgliedstaaten und der Industrie im Rahmen der Europäischen Batterie-Allianz zusammenarbeiten, um diese Dynamik aufrechtzuerhalten und sicherzustellen, dass der Einsatz und die ergriffenen Maßnahmen, rasch konkrete Ergebnisse zeigen.

Mit ihrem Aktionsplan will die Kommission Europa wieder an die Spitze einer für die Zukunft gewappneten Schlüsselindustrie führen, die nicht nur Beschäftigung und Wachstum im Rahmen der Kreislaufwirtschaft fördert, sondern auch umweltfreundliche Mobilität sowie eine bessere Umwelt und Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger der EU gewährleistet.

4.2 Vollendung des EU-Rechtsrahmens für CO₂ – Emissionen im Straßenverkehr

Im Rahmen der Europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität ist die Kommission die politische Verpflichtung eingegangen, erstmals EU-Rechtsvorschriften für die CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen vorzuschlagen. Mit diesem dritten Mobilitätspaket kommt die Kommission dieser Verpflichtung nach.²² Die vorgeschlagenen CO₂-Emissionsnormen für Lkw, Stadtbusse und Reisebusse stellen eine wichtige Ergänzung des Rechtsrahmens dar, um straßenverkehrsbedingte Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Sie stützen sich auf den 2017 im Rahmen des zweiten Mobilitätspakets angenommenen Vorschlag für CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und Lieferwagen nach 2020.

Es bedarf dieses Legislativvorschlags, damit die EU ihren Zusagen im Rahmen des Übereinkommens von Paris gerecht werden und den Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 umsetzen kann. Die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge machen etwa ein Viertel der straßenverkehrsbedingten Emissionen aus und werden bis zum Jahr 2030 noch weiter zunehmen. Eine kosteneffiziente Verwirklichung der EU-Zielvorgaben für die Verringerung der Treibhausgasemissionen wird daher ohne einen Beitrag aus dem Sektor für schwere Nutzfahrzeuge nicht möglich sein.

Verkehrsunternehmen, bei denen es sich zumeist um kleine und mittlere Unternehmen handelt, können das Potenzial für Kraftstoffeinsparungen nicht nutzen. So wäre es zwar in ihrem langfristigen Interesse die Belastung durch Kraftstoffkosten durch den Erwerb möglichst effizienter Fahrzeuge zu reduzieren, doch diese kostenwirksamen und innovativen Technologien sind aufgrund von Markt- und Regulierungsbarrieren auf dem Markt nicht sehr verbreitet. Die Kommission schlägt nun in Verbindung mit der Überarbeitung anderer Instrumente wie der Eurovignetten-Richtlinie und der Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge sowie dem Aktionsplan zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, der kürzlich im Rahmen der zwei vorangegangenen Mobilitätspakete vorgelegt wurde, die Beseitigung einiger dieser Hindernisse vor.

Die Hersteller und Zulieferer der EU laufen Gefahr, ihre derzeitige Führungsposition bei innovativen Technologien einzubüßen. Auf wichtigen Märkten wie den Vereinigten Staaten, Kanada, Japan, China und Indien wurden in den letzten Jahren Kraftstoffverbrauchs- und/oder Emissionsnormen eingeführt, um Innovationen zu fördern und die Fahrzeugeffizienz rasch zu verbessern. Der Vorschlag der Kommission soll konkrete Anreize für EU-geführte Innovationen und Investitionen zur Förderung kohlenstoffarmer Technologien in diesem Sektor bieten.

Für die Regulierung der CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen ist nach Ansicht der Kommission ein Stufenkonzept mit einer frühzeitigen Überprüfungsklausel am besten geeignet. Die Rechtsvorschriften sollten darauf abzielen, die ersten sich bietenden Vorteile zu nutzen, um sicherzustellen, dass sich die kosteneffizientesten der bereits verfügbaren Technologien rasch auf dem Markt für die neuesten Lang-Lkw etablieren. Die vier Hauptkategorien der Lang-Lkw sind die ersten Fahrtypen, für die der EU zuverlässige und

²² COM(2016) 501.

zertifizierte Emissionsdaten für den Zeitraum ab 2019 vorliegen werden. Auf sie entfallen rund 65 bis 70 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen von schweren Nutzfahrzeugen.

Nach einer Überprüfung im Jahr 2022 anhand der amtlichen Zertifizierungsdaten aus den drei vorangegangenen Jahren, sollen die fortgeschritteneren Technologien schrittweise eingeführt werden. Darüber hinaus könnten für andere Arten von Fahrzeugen, für die noch nicht verbindliche Zertifizierungsvorschriften gelten, CO₂-Emissionsziele festgelegt werden. Dies betrifft Busse und Reisebusse, kleine Lkw und Sattelanhänger.

Busse, bei denen emissionsarme und emissionsfreie Antriebsstränge am weitesten verbreitet sind, unterliegen nicht den in diesem ersten Vorschlag festgelegten Emissionsreduktionszielen, weil erst noch entsprechende Rechtsvorschriften für die Erhebung und Zertifizierung der Daten zu ihren Treibhausgasemissionen ausgearbeitet werden müssen. Allerdings fördern die überarbeitete Richtlinie über saubere Fahrzeuge sowie der Aktionsplan zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bereits jetzt im Rahmen der Vergabe öffentlicher Aufträge den Einsatz emissionsarmer und emissionsfreier Busse in den Städten. Ergänzt wird dies durch die Unterstützung von Maßnahmen zur Beschleunigung der Einführung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die in dem mit dem zweiten Mobilitätspaket angenommenen Aktionsplan vorgesehen ist. Darüber bietet die von der Kommission eingeleitete Initiative zur Einführung sauberer Busse, die vom Ausschuss der Regionen unterstützt wird, eine Plattform um die Einführung sauberer Busse schneller voranzutreiben.²³

Die Kommission fordert das Europäische Parlament und den Rat auf, diese Rechtsvorschriften unverzüglich zu erlassen, um eine wachsende Kluft zwischen den Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen und von anderen Kraftfahrzeugen zu verhindern, um Verkehrsunternehmen die Vorteile niedrigerer Energiekosten zu bieten und langfristig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Hersteller und Zulieferer zu sichern.

4.3 Eine neue Methodik für den Kraftstoffpreisvergleich für den Verbraucher

Angesichts der raschen Zunahme der Elektromobilität und der Fahrzeuge, die mit verschiedenen alternativen Kraftstoffen betrieben werden, schlägt die Kommission eine Methode vor, die den Verbrauchern einen einfachen Vergleich der Preise dieser verschiedenen Kraftstoffe ermöglicht.²⁴ Dies wird das Preisbewusstsein der Verbraucher – auch beim Kauf eines Neuwagens – und die Transparenz der Kraftstoffpreise stärken und soll zur Diversifizierung der für den Verkehr genutzten Energiequellen und zur Verringerung von CO₂- und sonstigen Schadstoffemissionen beitragen.

4.4 Verbesserung der Kennzeichnung von Reifen

Die EU-Verordnung über die Kennzeichnung von Reifen fördert kraftstoffeffiziente und sichere Reifen mit geringem externen Rollgeräusch, um Kraftstoffeinsparungen sowie die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten.²⁵ Sie zielt außerdem darauf ab, die Verbraucher durch ein Standardetikett umfassender zu informieren und so die Kaufentscheidungen zu beeinflussen. Da der Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeugs zu 20 - 30 % von den Reifen abhängt, hat ihre Leistung erheblichen Einfluss auf die Kraftstoffeffizienz und den Ausstoß von Emissionen.

²³ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en

²⁴ Nach Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates wird mittels einer Durchführungsverordnung der Kommission eine gemeinsame Methode für den auf eine Maßeinheit bezogenen Preisvergleich für alternative Kraftstoffe festgelegt, C(2018) 2751.

²⁵ Verordnung (EG) Nr. 1222/2009

Mit dem Vorschlag der Kommission soll der Verordnung mehr Nachdruck und mehr Wirkung verliehen werden.²⁶ So soll insbesondere gewährleistet werden, dass beim Kauf eines Reifens das Etikett für den Verbraucher klar erkennbar ist. Dies bedeutet auch, dass potenzielle Käufer das Label erkennen und die Parameter beispielsweise im Hinblick auf Prüfgenauigkeit und -zuverlässigkeit richtig einschätzen können. Die Verordnung zielt außerdem darauf ab, die Bandbreite der auf dem Etikett angegebenen Leistungsparameter um neue Elemente zu erweitern und möglicherweise andere Prioritäten der EU-Politik, wie die Agenda für die Kreislaufwirtschaft, zu berücksichtigen. Darüber hinaus wird mit der Verordnung auch die Durchsetzung der Marktüberwachung gestärkt.

4.5 Konstruktionsvorgaben für Lkw zur Eindämmung der CO₂-Emissionen und zur Verbesserung der Sicherheit

Die Aerodynamik von Fahrzeugen hat direkte Auswirkungen auf den Ausstoß von Treibhausgasen. Die Kommission schlägt daher eine Überarbeitung der Rechtsvorschriften über die Gewichte und Abmessungen bestimmter Straßenfahrzeuge vor, damit Hersteller neue schwere Nutzfahrzeuge mit abgerundeten und aerodynamischen Führerhäusern bereits drei Jahre früher, d. h. ab 2019 auf den Markt bringen können.²⁷ Zusammen mit dem Vorschlag der Kommission zur Einführung von Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge, soll auch dieser Vorschlag einen Beitrag zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und zum Umweltschutz leisten. Ein weiteres Ziel ist die Verbesserung der Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer sowie des Sichtfeldes und des Komforts der Fahrer, wobei gleichzeitig der intermodale Verkehr weiter gefördert wird.

4.6 Überarbeitung des Rahmens für die Energiebesteuerung im Hinblick auf die Förderung der Elektromobilität

Obwohl eine umfassende Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie nicht Bestandteil dieses Mobilitätspakets ist, wird die Kommission weiterhin Möglichkeiten zur Förderung der Elektromobilität im Rahmen einer künftigen Überarbeitung der Richtlinie ausloten. Zudem ist lediglich die Festlegung von Mindeststeuersätzen auf EU-Ebene vorgesehen, so dass den Mitgliedstaaten bereits jetzt, auch ohne Änderung der EU-Vorschriften, die Förderung von emissionsarmer Mobilität durch die Anpassung ihrer Steuersätze möglich ist. Dabei sollten die Mitgliedstaaten insbesondere die bestehende Steuervergünstigung für Dieselmotoren überprüfen.

4.7 Straffung der Umsetzung des transeuropäischen Kernnetzes im Hinblick auf die emissionsarme Mobilität

Eine entsprechende Infrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für die Einführung von umweltfreundlichen, sicheren, digitalen und vernetzten Lösungen im Verkehrssektor. Das transeuropäische Verkehrsnetz ist die zentrale Komponente der europäischen Verkehrsinfrastruktur. Ziel der Kommission ist es, ein effizientes, intelligentes, sicheres und nachhaltiges Netz zu gewährleisten. Ein solches Netz prägt durch die Vorgabe gemeinsamer Anforderungen und die damit einhergehende Entwicklung qualitativ hochwertiger Infrastrukturprojekte und durch die Ankurbelung von Innovationen maßgeblich das Mobilitätsverhalten im Personen- und Güterverkehr. Daher sieht dieses dritte Mobilitätspaket unter anderem einen Vorschlag für eine Verordnung zur Erleichterung der Umsetzung des transeuropäischen Verkehrskernnetzes und zur Förderung der Multimodalität vor. Die

²⁶ COM(2018) 296.

²⁷ Richtlinie (EU) 2015/719, COM(2018) 275.

vorgeschlagenen Maßnahmen sollen die Genehmigungs-, Beschaffungs- und sonstigen verwaltungstechnischen Verfahren der öffentlichen Auftragsvergabe vereinfachen, um sie effizienter und transparenter zu gestalten und für größere Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu sorgen. Der vorliegende Vorschlag wird somit als Impulsgeber für eine umweltfreundlichere, sichere und besser vernetzte Mobilität dienen und räumt der Genehmigung entsprechender Projekte für das Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes Priorität ein.²⁸

Das Paket wird durch eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ ergänzt. Die EU stellt Zuschüsse in Höhe von 450 Mio. EUR für Investitionen in Projekte bereit, die unmittelbar die Sicherheit im Straßenverkehr, die Digitalisierung und die Intermodalität im Verkehrssektor stärken.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Mit diesem dritten Mobilitätspaket „Europa in Bewegung“ vollendet die Kommission die breite Palette von Legislativvorschlägen und Maßnahmen, die einen umfassenden, integrierten und zukunftsorientierten Ansatz für die Gewährleistung sauberer, vernetzter und wettbewerbsfähigen Mobilität für die EU-Bürger bieten. Digitalisierung, Dekarbonisierung und Innovation haben die Mobilität an einen Wendepunkt gebracht. Die EU muss die sich daraus ergebenden neuen Möglichkeiten nutzen und sich angemessen auf die zahlreichen Herausforderungen während des Übergangs vorbereiten. Mobilität ist ein Grundpfeiler für die Freizügigkeit der Bürger und den freien Warenverkehr, die für das reibungslose Funktionieren der Europäischen Union unverzichtbar sind. Deshalb müssen wir jetzt die Weichen richtig stellen, damit die EU und insbesondere ihre Mobilitätsindustrien in der Lage sind, ihre führende Rolle in diesem für die Wirtschaft und die Gesellschaft so wichtigen Sektor zu behaupten, ihre Wettbewerbsfähigkeit auch in Zukunft zu erhalten und zu gewährleisten, dass Mobilitätsdienste sicher, umweltfreundlich und nachhaltig sind. Die Kommission fordert die beiden gesetzgebenden Organe auf, die Gesetzgebungsvorschläge im Rahmen dieses Parlaments rasch anzunehmen und auf diese Weise sicherzustellen, dass „Europa in Bewegung“ bleibt.

²⁸ COM(2018) 277.

Brüssel, den 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

ANHANG

der

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

EUROPA IN BEWEGUNG

Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich

Anhang 1: Strategischer Aktionsplan zur Straßenverkehrssicherheit

In diesem Anhang werden spezifische Maßnahmen skizziert, die unter dem Mandat der derzeitigen Kommission, d. h. bis zum Ende des 3. Quartals 2019, geplant sind. **Für diese Maßnahmen ist ein bestimmter Zeitrahmen vorgesehen.** Der Tätigkeit der nächsten Kommission kann selbstverständlich nicht vorgegriffen werden, doch werden zusätzliche, für die Zeit nach 2019 geplante Maßnahmen dargelegt, als Hinweis und **ohne speziellen Zeitrahmen.**

1. Verstärkte Steuerung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

Um den ins Stocken geratenen Trend bei den Zahlen zur Straßenverkehrssicherheit umzukehren und sich dem Ziel anzunähern, die Zahl der Verkehrstoten in der EU bis 2050 nahe Null zu bringen („Vision Null“), ist ein neuer Ansatz erforderlich. Der EU-Rahmen für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2021-2030, dessen Einzelheiten bis 2019 auszuarbeiten sind, beruht auf dem „**Safe System**“-Ansatz. Hierfür müssen eindeutige **Ziele** festgelegt und die Fortschritte mithilfe **wesentlicher Leistungsindikatoren** überwacht werden, die unmittelbar mit der Verhütung von Todesopfern und Schwerverletzten unter allen Straßenverkehrsteilnehmern verknüpft sind. Dies erfordert **koordinierte Maßnahmen in allen Sektoren und für alle Straßenverkehrsteilnehmer** im Rahmen einer verstärkten Steuerungsstruktur.

Zentrale Steuerungsmaßnahmen

Die Kommission wird die in dieser Mitteilung genannten Grundsätze für einen EU-Rahmen für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2021-2030 konkretisieren [2. Quartal 2019], darunter

- eine Liste der mit den angestrebten Ergebnissen verknüpften wesentlichen Leistungsindikatoren, die in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten festgelegt werden;
- ein erweitertes Mandat der hochrangigen Gruppe für die Straßenverkehrssicherheit (die sich aus hochrangigen Vertretern der nationalen Verwaltungen zusammensetzt), um strategische Beratung und häufige Rückmeldungen einzubeziehen; und
- die neue Rolle des Europäischen Botschafters für die Straßenverkehrssicherheit, einer bekannten Persönlichkeit, um die Anstrengungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit mit den Mitgliedstaaten abzustimmen und bewährte Verfahren innerhalb der EU und auf internationaler Ebene zu verbreiten.

Innerhalb des Zeitrahmens wird die Kommission (unter Leitung einer generaldirektionsübergreifenden Koordinierungsgruppe) sich mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern in Verbindung setzen, um die Fortschritte zu überwachen und zu beschleunigen, beispielsweise durch halbjährlich stattfindende Ergebniskonferenzen und die Förderung freiwilliger Verpflichtungen, vor allem im Zusammenhang mit der Europäischen Charta für Straßenverkehrssicherheit¹.

¹ Die Europäische Charta für Straßenverkehrssicherheit ist eine von der Kommission eingerichtete zivilgesellschaftliche Plattform zur Straßenverkehrssicherheit mit derzeit über 3500 Mitgliedern.

2. Stärkere finanzielle Unterstützung für die Straßenverkehrssicherheit

Einen wichtigen Hebel der EU im Hinblick auf das schnellere Erreichen von Ergebnissen bildet die Unterstützung der Initiativen zur Straßenverkehrssicherheit durch die zahlreichen Finanzierungsmöglichkeiten. Die Nachrüstung von Infrastrukturen kann aus den Regionalfonds innerhalb des bisherigen Finanzrahmens gefördert werden. Darüber hinaus werden durch die heutige Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für die Fazilität „Connecting Europe“ 200 Millionen Euro für die Straßenverkehrssicherheit und die Digitalisierung bereitgestellt. Langfristig wird es wichtig sein, **Stabilität und Kohärenz der Finanzierungslösungen** für die Nachrüstung von Infrastrukturen, andere Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und den Kapazitätsaufbau zu bieten.

Zentrale Maßnahmen zur Unterstützung und Finanzierung

Die Kommission wird:

- dazu anregen, die finanzielle Unterstützung der EU aus den europäischen Struktur- und Investitionsfonds für die Nachrüstung von Infrastrukturen zu nutzen, vor allem in Mitgliedstaaten mit vergleichsweise schlechter Bilanz bei der Straßenverkehrssicherheit, und die Nutzung der Fazilität „Connecting Europe“ unterstützen [2. Quartal 2018];
- die Bereitstellung von Finanzmitteln für Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit im nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen straffen und verstärken, unter Berücksichtigung der Komplementarität der einzelnen Finanzierungsinstrumente [2. Quartal 2018];
- untersuchen, wie Stabilität in der Finanzierung von Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit im nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen gewährleistet werden kann, beispielsweise durch gemeinsame grenzübergreifende Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit durch Zusammenarbeit der Polizeibehörden [3. Quartal 2018]; und
- Möglichkeiten prüfen, den Kapazitätsaufbau auf Ebene der Mitgliedstaaten finanziell zu unterstützen, beispielsweise in Bezug auf die „Safe System“-Strategien (z. B. Methodik zur Messung der wesentlichen Leistungsindikatoren) [3. Quartal 2019].

Außerdem wird die Kommission in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank prüfen, wie der Zugang von Behörden zu angemessener finanzieller Unterstützung für die Beschaffung sichererer Fahrzeugflotten erleichtert werden kann. Ein Beispiel könnte die Schaffung einer Fazilität für sichereren Verkehr oder eine Ausweitung der bestehenden Fazilität für umweltfreundlicheren Verkehr² sein. Die Kommission wird ferner prüfen, wie die für die Entwicklung und Umsetzung der „Safe System“-Strategien benötigte Forschung und Innovation finanziert werden können.

3. Sichere Straßen und Straßenränder

Beim „Safe System“-Ansatz für den Straßenbau geht es darum, die Funktion, Planung und Gestaltung von Straßen sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen so aufeinander abzustimmen, dass menschliches Fehlverhalten ausgeglichen wird und Unfälle keine Todesopfer oder Schwerverletzten mehr fordern. Die Kommission schlägt heute eine Überarbeitung der Richtlinie über das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur vor, um die **netzweite Risikoabbildung transparenter** zu

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

machen und ihren Anwendungsbereich über die transeuropäischen Netze hinaus auf **alle Fernstraßen** auszuweiten.

Zentrale Maßnahmen für sichere Straßen und Straßenränder

Die Kommission wird:

- Vorbereitungsarbeiten durchführen und eine Sachverständigengruppe einsetzen, deren Aufgabe es sein wird, einen Rahmen für die Einstufung der Straßen auszuarbeiten, der Geschwindigkeitsbeschränkungen besser mit der Straßenplanung und -gestaltung abgleicht, in Einklang mit dem „Safe System“-Ansatz [3. Quartal 2019]; und
- den Austausch von Erfahrungen mit den Methoden des „Safe System“ zwischen Praktikern (z. B. dem Forum der europäischen Straßenverkehrssicherheitsauditoren) zu erleichtern [nach Annahme der überarbeiteten Richtlinie über das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur].

Innerhalb des Zeitrahmens wird die Kommission bestrebt sein, weitere EU-Maßnahmen festzulegen, beispielsweise die Definition bestimmter Sicherheitsziele für Straßen der transeuropäischen Netze im Rahmen der nächsten Überarbeitung der Leitlinien für die transeuropäischen Netze.

4. Sichere Fahrzeuge

Indem die Fahrzeugsicherheit durch die schrittweise Annäherung der Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen und der Verordnung zum Schutz von Fußgängern verbessert wurde, konnte in der EU die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten erfolgreich verringert werden. Die Kommission schlägt eine Überarbeitung dieser Verordnungen vor, um einige **wichtige Sicherheitsmerkmale verbindlich** vorzuschreiben, beispielsweise den intelligenten Geschwindigkeitsassistenten, autonome Notbremssysteme (auch in Bezug auf Fußgänger und Radfahrer) oder die Verbesserung des direkten Sichtfelds von Lastkraftwagen. Hinsichtlich der Weiterverfolgung wird es von Bedeutung sein, der Arbeit der EU und der Vereinten Nationen zur Ausarbeitung neuer Vorschriften für die Fahrzeugsicherheit (z. B. autonome Notbremssysteme für Lastkraftwagen einschließlich Standards für die Erkennung von Fußgängern und Radfahrern und das direkte Sichtfeld) Vorrang einzuräumen. Auch die **Vergabe öffentlicher Aufträge** bietet interessante Möglichkeiten, um die beschleunigte Einführung von Sicherheitstechnologien positiv zu beeinflussen.

Außerdem schlägt die Kommission eine Überarbeitung der Verordnung über die Kennzeichnung von Reifen vor, um die Information der Verbraucher zu verbessern, vor allem über das **Sicherheitsniveau von Reifen**.

Zentrale Maßnahmen für sichere Fahrzeuge

Die Kommission wird:

- bewerten, ob die nachträgliche Ausrüstung der bestehenden Fahrzeugflotte (vor allem Busse und Lastkraftwagen) mit fortschrittlichen Fahrerassistenzsystemen machbar und kosteneffizient ist [4. Quartal 2018]; und

- die Mitgliedstaaten ermutigen, unter Beibehaltung des Wettbewerbs im Binnenmarkt nationale Anreize zu schaffen, um die Einführung bewährter Technologien durch eine breite Palette von Maßnahmen zu beschleunigen, zu denen auch die Auftragsvergabe, Strategien für sicheres Reisen, steuerliche und Versicherungsanreize zählen [2. Quartal 2018].

Die Kommission setzt auf freiwillige Verpflichtungen, beispielsweise von

- Arbeitgebern/Verkehrsunternehmervverbänden (z. B. Nutzung von Fahrzeugen mit den neuesten Sicherheitsmerkmalen, bevor dies gesetzlich vorgeschrieben ist),
- Behörden (z. B. Städte, die bei der Vergabe öffentlicher Aufträge dem Kauf der sichersten und nicht nur der umweltfreundlichsten Fahrzeuge den Vorzug geben),
- Herstellern (z. B. Einführung von über die Mindestanforderungen hinausgehenden Sicherheitsmerkmalen in allen Preissegmenten),
- Versicherern (z. B. Änderung der Prämienstruktur zugunsten sicherer Fahrzeuge),
- Autovermietungs- und Car-Sharing-Firmen (z. B. Förderung sicherer Fahrzeuge bei Autoverleih und Leasing, regelmäßige Wartung), und
- Fahrschulen (z. B. Schulung von Fahrschülern und Führerscheininhabern in der Nutzung der neuen Sicherheitsmerkmale von Fahrzeugen).

Die Kommission wird den Bedarf an weiteren Maßnahmen bewerten, die unter anderem die Vorschriften für die Prüfung der Haftung von Altreifen, den Rechtsrahmen für die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen – einschließlich Maßnahmen zur Bekämpfung potenzieller unbefugter Eingriffe durch Eigentümer/Halter – und die Tatsache, dass Sicherheitserwägungen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge in der EU mehr im Vordergrund stehen sollten, betreffen.

5. Sichere Teilnahme am Straßenverkehr

Das **Sicherheitsverhalten** von Verkehrsteilnehmern (Geschwindigkeit, Verwendung von Schutzausrüstung wie Sicherheitsgurten und Sturzhelmen, Fahren ohne Alkohol und andere Drogen sowie Fahren und Gehen ohne Ablenkung) und die **Durchsetzung** dieser Vorschriften sind ebenfalls von zentraler Bedeutung für die Verhütung und Abmilderung schwerer Unfälle. Der Vorschlag für eine überarbeitete Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Kraftfahrzeugen und den Schutz von Fußgängern deckt einige Merkmale ab, die deutlich mehr Sicherheit versprechen (intelligente Fahrerassistenzsysteme, Technologie für die Fahrerzustandserkennung, standardisierte Schnittstellen für Alkohol-Wegfahrsperren).

Zentrale Maßnahmen für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr

Die Kommission wird:

- auf der Grundlage einer 2016 durchgeführten Evaluierung Optionen zur Verbesserung der Wirksamkeit der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über Straßenverkehrsdelikte bewerten [4. Quartal 2018];
- eine Studie zur Durchführbarkeit einer möglichen Legislativinitiative über die gegenseitige Anerkennung des Entzugs der Fahrerlaubnis einleiten [1. Quartal 2019];
- die Regelung der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), durch die Gurtwarner für alle Sitzplätze verbindlich vorgeschrieben werden, umsetzen [4. Quartal 2018];

- zusammen mit den Mitgliedstaaten daran arbeiten, die notwendigen Voraussetzungen für das Funktionieren einer übersteuerbaren intelligenten Geschwindigkeitsassistentz, auch im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen in digitalem Format, zu schaffen, und die Durchführbarkeit und Annehmbarkeit einer nicht übersteuerbaren intelligenten Geschwindigkeitsassistentz in der Zukunft prüfen [3. Quartal 2019]; und
- bewerten, wie die EU-Empfehlung zur zulässigen Blutalkoholkonzentration verschärft werden kann, z. B. durch die Empfehlung strengerer Grenzwerte für Berufskraftfahrer und/oder Fahranfänger und Leitlinien für die Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern [3. Quartal 2018].

Die Kommission setzt auf freiwillige Verpflichtungen, beispielsweise von

- Arbeitgebern/Verkehrsunternehmerverbänden (z. B. verstärkte Schulung und Sensibilisierung von Berufskraftfahrern, die über die gesetzlichen Vorschriften für die Ausbildung von Berufskraftfahrern hinausgeht),
- Bildungseinrichtungen (z. B. Aufnahme der Straßenverkehrssicherheit in die regulären Lehrpläne) und Verkehrsteilnehmerorganisationen (z. B. Förderung sicheren Verhaltens unter Berücksichtigung alters- und geschlechtsspezifischer Faktoren),
- Behörden (z. B. obligatorischer Einbau von Alkohol-Wegfahrsperrern bei der Vergabe öffentlicher Aufträge),
- Reisebusunternehmern (z. B. Sensibilisierungskampagnen zu Sicherheitsgurten), und
- Taxi- und Mitfahrunternehmen (z. B. Ausrüstung ihrer Fahrzeuge mit Kindersitzen).

Die Kommission wird außerdem im Rahmen des künftigen Forschungs- und Innovationsprogramms die Forschung im Hinblick auf die Entwicklung von Prüfmethode n und kostengünstigeren Instrumenten zum Aufspüren von Drogen sowie die automatische Bewertung der Fahrtüchtigkeit und die Vermeidung von Unaufmerksamkeit, auch aufgrund von Ablenkung durch im Fahrzeug eingebaute elektronische Systeme, fördern und unterstützen. Sie wird bewerten, ob individuelle elektronische Gurtwarner in Reisebussen verbindlich vorgeschrieben werden sollten und ob mit der Industrie ein Kodex bewährter Verfahren ausgearbeitet werden sollte, um sicherzustellen, dass Informationssysteme und Telefone in Fahrzeugen so gestaltet sind, dass sie sicher genutzt werden können. Die Kommission wird den Bedarf an weiteren Maßnahmen ermitteln, beispielsweise in Bezug auf die Festlegung und Anwendung des Begriffs der „sicheren Geschwindigkeit“; Fahrradhelme und Schutzkleidung für Kraftradfahrer; und/oder stufenweise Erteilung der Fahrerlaubnis für Fahranfänger.

6. Schnelle und wirksame Notfalleinsätze

Durch wirksame Versorgung nach einem Unfall, einschließlich des raschen Transports zur geeigneten Einrichtung durch qualifiziertes Personal, werden Verletzungsfolgen verringert. In diesem Zusammenhang sollten die Auswirkungen der Einführung von **eCall** (automatischer Notruf bei Unfällen) genau überwacht werden.

Zentrale Maßnahmen für Notfalleinsätze

Die Kommission wird:

- die Auswirkungen von eCall und die mögliche Ausweitung auf andere Fahrzeugkategorien (Lastkraftwagen, Kraftomnibusse, Krafträder und landwirtschaftliche Zugmaschinen) bewerten [3. Quartal 2019]. und
- engere Kontakte zwischen den für die Straßenverkehrssicherheit zuständigen Behörden und dem Gesundheitssektor erleichtern, um den weiteren praktischen und Forschungsbedarf zu bewerten (z. B. wie sichergestellt werden kann, dass Verletzungen von qualifizierten Personen in geeigneten medizinischen Einrichtungen behandelt werden) [3. Quartal 2018].

Die Kommission setzt auf freiwillige Verpflichtungen, beispielsweise von

- gewerblichen und öffentlichen Verkehrsunternehmen (z. B. Erste-Hilfe-Ausbildung für Fahrer),
- Herstellern (z. B. Einbau von eCall in Neufahrzeuge von bestehenden Fahrzeugtypen oder nachträglicher Einbau),
- Versicherern (z. B. Senkung der Versicherungsprämien für mit eCall ausgerüstete Fahrzeuge).

7. Straßenverkehrssicherheit der Zukunft

Vernetzung und Automatisierung verfügen langfristig über enormes Potenzial, doch muss auch auf ihre Risiken eingegangen werden, beispielsweise in Zusammenhang mit der **Cybersicherheit** und der Funktionsweise hoch automatisierter Fahrzeuge im **gemischten Verkehr**. Im Rahmen des Mobilitätspakets schlägt die Kommission daher eine umfassende Strategie zur vernetzten und automatisierten Mobilität vor.

Die **kollaborative Wirtschaft** (beispielsweise Car- und Bike-Sharing-Systeme) und einige **Umweltschutzmaßnahmen** bieten, wenn sie mit Sicherheitsmaßnahmen für den Straßenverkehr kombiniert werden, für beide Seiten Vorteile (z. B. ein sichereres und attraktiveres Umfeld für Fußgänger und Radfahrer), bergen jedoch auch Risiken, beispielsweise mehr verletzungsgefährdete Straßenverkehrsteilnehmer.

Künftige Initiativen müssen dem spezifischen Bedarf **verletzungsgefährdeter Straßenverkehrsteilnehmer** und unterschiedlicher **Gruppen von Verkehrsteilnehmern** (je nach Alter, Geschlecht, Beeinträchtigungen) Rechnung tragen. Außerdem müssen möglicherweise die Maßnahmen im Bereich der **Sicherheit am Arbeitsplatz** verstärkt werden.

Zentrale Maßnahmen angesichts neuer Herausforderungen

Die Kommission wird:

- Spezifikationen für kooperative intelligente Verkehrssysteme, einschließlich der Kommunikation zwischen Fahrzeugen bzw. zwischen Fahrzeugen und Infrastrukturen³, verabschieden (delegierter Rechtsakt im Rahmen der Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme) [4. Quartal 2018];
- eng mit den Interessenträgern zusammenarbeiten, um einen Prozess zur Entwicklung eines Verhaltenskodex für den Übergang zu höheren Automatisierungsgraden einzuleiten, damit gewährleistet ist, dass Anforderungen und Verfahren der Straßenverkehrssicherheit (gemischter Verkehr, Interaktion mit anderen Straßenverkehrsteilnehmern, Kolonnen) in

³ Siehe COM(2018) 283 - Mitteilung: „Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität: Eine EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft“

vollem Umfang Rechnung tragen, indem vor allem sichergestellt wird, dass die nationalen Verkehrsvorschriften kohärent sind und nicht in Widerspruch zu den EU-Kraftfahrzeugvorschriften stehen [3. Quartal 2019]; und

- einen „Sichere Stadt“-Wettbewerb oder -Preis ausloben [3. Quartal 2019].

Die Kommission setzt auf freiwillige Verpflichtungen, beispielsweise von

- Betreibern, Flottenmanagern und Güterkraftverkehrsunternehmern (z. B. Annahme einer gemeinsamen Verkehrssicherheitsstrategie);
- Handelsverbänden (z. B. Orientierungshilfe zur Straßenverkehrssicherheit für KMU, vor allem in Hinblick auf Lieferwagen in städtischen Gebieten); und
- nationalen Behörden (z. B. Umsetzung bewährter Verfahren beim Vorgehen gegen und Sensibilisierung für unbefugte Eingriffe an Fahrzeugen).

Im Rahmenzeitraum wird die Kommission den Bedarf an weiteren EU-Maßnahmen ermitteln, beispielsweise die Förderung der Harmonisierung der in Fahrzeuge eingebauten Mensch-Maschine-Schnittstellen, um sicherzustellen, dass alle Fahrer und Verkehrsteilnehmer mit Fahrzeugen interagieren können, ohne dass ihre Sicherheit gefährdet wird, und den Zugriff auf Fahrzeugdaten zu regeln. Die Kommission wird bewerten, ob die Rechtsvorschriften für den Führerschein, die technische Überwachung, die Ausbildung von Berufskraftfahrern und die Lenkzeit überarbeitet werden müssen, um Entwicklungen im Bereich der kooperativen, vernetzten und autonomen Mobilität Rechnung zu tragen. Darüber hinaus wird die Kommission Aspekte der Straßenverkehrssicherheit im Rahmen der Mobilitätsplanung in Städten, der Sicherheit am Arbeitsplatz, der Fahrtauglichkeit und neuer Geschäftsmodelle in der Personenbeförderung prüfen.

Die Kommission wird ferner im nächsten Rahmenprogramm Forschung und Innovation fördern und unterstützen mit dem Ziel, einen Beitrag zur Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu leisten, u. a. in Bezug auf neue Mobilitätsmuster und gesellschaftliche Veränderungen, die Interaktion zwischen Mensch und Technologie, vor allem die Mensch-Maschine-Schnittstellen und den sicheren Übergang zur Automatisierung, Durchsetzung und Sicherheit.

8. Die globale Rolle der EU: Export von Sicherheit im Straßenverkehr

Bei der Straßenverkehrssicherheit legt die Kommission den Schwerpunkt jenseits der EU auf die unmittelbaren EU-Nachbarn, vor allem die **westlichen Balkanländer** und die Länder der **Östlichen Partnerschaft**, die sich auf die Unterzeichnung von Erklärungen zur Straßenverkehrssicherheit im Jahr 2018 vorbereiten, sowie die Türkei.

Außerdem sollte die Rolle der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit gegenüber den **Vereinten Nationen** und insbesondere der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen neu bewertet werden.

Zentrale Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit außerhalb der EU

Die Kommission wird:

- Die Zusammenarbeit im Bereich der Straßenverkehrssicherheit mit den EU-Nachbarn, insbesondere den westlichen Balkanländern und den Ländern der Östlichen Partnerschaft, weiter ausbauen, gestützt auf die Erklärungen zur Straßenverkehrssicherheit, die 2018 verabschiedet werden, vor allem durch den Austausch bewährter Verfahren und Unterstützung des Kapazitätsaufbaus [3. Quartal 2018].

Die Kommission wird ferner prüfen, wie die Koordinierung der Verkehrsvorschriften (Genfer Abkommen und Wiener Übereinkommen der VN), auch auf EU-Ebene, gestärkt werden kann, damit die Verkehrsvorschriften auf harmonisierte Weise an die kooperative, vernetzte und autonome Mobilität angepasst werden können. Des Weiteren wird die Kommission untersuchen, wie die Zusammenarbeit mit internationalen Finanzierungsinitiativen, beispielsweise dem VN-Treuhandfonds für Straßenverkehrssicherheit, erfolgen kann.



Brüssel, den 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 2

ANHANG

der

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

EUROPA IN BEWEGUNG

Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich

ANHANG 2 – Strategischer Aktionsplan für Batterien

I. Politischer Kontext

Im Rahmen der Energiewende ist die Entwicklung und Herstellung von Batterien eine strategische Notwendigkeit für Europa und eine Schlüsseltechnologie für die Wettbewerbsfähigkeit seiner Automobilindustrie.

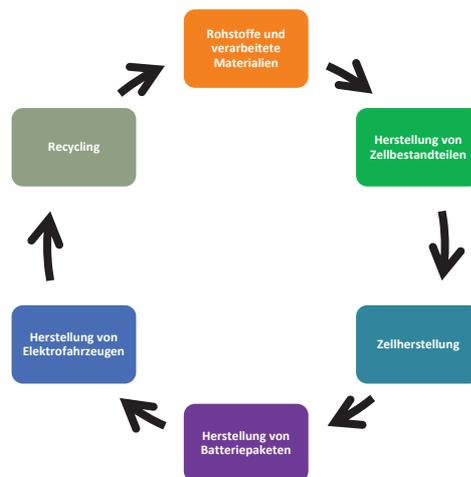
Im Oktober 2017 startete die Europäische Kommission mit wichtigen Akteuren aus der Industrie, interessierten Mitgliedstaaten und der Europäischen Investitionsbank die Kooperationsplattform „**Europäische Batterie-Allianz**“¹.

Eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Batterieindustrie zu schaffen, ist für Europa eine gewaltige und dringende Herausforderung, die rasches Handeln im globalen Wettbewerb erfordert. Laut einigen Prognosen könnte der Batteriemarkt in Europa ab 2025 bis zu 250 Mrd. EUR schwer sein. Um allein diesen Bedarf zu decken, würde die EU 10 bis 20 Giga-Firmen (für die Batteriemassenherstellung) benötigen.² Aufgrund des erforderlichen Investitionsvolumens und -tempos kann diese industrielle Herausforderung nicht unkoordiniert angegangen werden.

Mit diesem strategischen Aktionsplan will die Kommission Europa wieder an die Spitze einer für die Zukunft gewappneten Schlüsselindustrie führen, die sowohl Beschäftigung und Wachstum im Rahmen der Kreislaufwirtschaft fördert, als auch saubere Mobilität sowie eine bessere Umwelt und Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger der EU gewährleistet.

Die Kommission fördert eine **grenzübergreifende und integrierte Herangehensweise der EU**, die die **gesamte Wertschöpfungskette** des Ökosystems für Batterien erfasst, den Schwerpunkt auf **Nachhaltigkeit** legt, mit der Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen beginnt und über die Phase der Konzeption und Fertigung von Batteriezellen und Batteriepaketen bis zu deren Nutzung, Zweitnutzung, Verwertung und Entsorgung im Rahmen einer Kreislaufwirtschaft reicht.

Wertschöpfungskette der Batterien



¹ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en

² Quelle: Europäisches Institut für Innovation und Technologie (EIT) Inno-energy; <http://www.innoenergy.com/>

Dieser Ansatz wird die Herstellung und Nutzung leistungsstarker Batteriezellen fördern und Nachhaltigkeitsbenchmarks für die gesamte EU-Wertschöpfungskette setzen.

Dieser strategische Aktionsplan wurde im Rahmen der „Europäischen Batterie-Allianz“ in enger Absprache mit den Beteiligten, einschließlich Industrie und Mitgliedstaaten, entwickelt und stützt sich auf den unter Federführung der Industrie entwickelten Ansatz, wobei die Hauptakteure aus der europäischen Industrie gezielte Maßnahmen angenommen und mit deren Umsetzung begonnen haben³.

Dieser strategische Aktionsplan kombiniert gezielte Maßnahmen auf EU-Ebene, unter anderem im Bereich der (Primär- und Sekundär-)Rohstoffe, der Forschung und Innovation, der Finanzierung/Investitionen, Standardisierung/Regulierung und des Handels- und Kompetenzausbaus, damit **Europa in der nachhaltigen Batterieherstellung und -nutzung im Rahmen der Kreislaufwirtschaft eine führende Rolle einnehmen kann.**

Insbesondere zielt der Aktionsplan auf Folgendes ab:

- **Gewährleistung des Zugangs zu Rohstoffen** aus ressourcenreichen Drittstaaten, Erleichterung des Zugangs zu europäischen Rohstoffquellen sowie des Zugangs zu **sekundären Rohstoffen** mittels des Batterienrecyclings in einer Kreislaufwirtschaft;
- **Unterstützung der Produktion europäischer Batteriezellen in großem Umfang und einer vollständigen konkurrenzfähigen Wertschöpfungskette in Europa:** Zusammenführung von Hauptakteuren aus der Industrie sowie der nationalen und regionalen Behörden; Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Europäischen Investitionsbank zwecks Unterstützung innovativer Herstellungsvorhaben mit weitreichender grenzübergreifender und nachhaltiger Dimension entlang der Batteriewertschöpfungskette;
- **Ausbau der Führungsrolle der Industrie mittels verstärkter Förderung von Forschung und Innovation in der EU** für fortgeschrittene (z. B. Lithium-Ionen) und disruptive (z. B. Halbleiter-)Technologien im Batteriesektor. Unterstützt werden sollten alle Phasen der Wertschöpfungskette (fortgeschrittene Werkstoffe, neue chemische Zusammensetzungen für Zellbatterien, Herstellungsprozesse, Batteriemanagementsysteme, Recycling, Geschäftsmodellinnovationen) unter enger Einbeziehung in das industrielle Ökosystem, damit dies zu einer schnelleren Entwicklung und Industrialisierung von Innovationen beitragen kann;
- **Aufbau und Stärkung eines hochqualifizierten Arbeitskräftebestands für alle Teile der Batteriewertschöpfungskette** zur Schließung der Kompetenzlücke, und zwar durch Maßnahmen auf europäischer und nationaler Ebene, die eine angemessene Ausbildung sowie Umschulungs- und Qualifizierungsmaßnahmen anbieten, sowie eine Positionierung Europas als attraktiver Standort für internationale Experten auf dem Gebiet der Batterieentwicklung und -herstellung;
- **Unterstützung der Nachhaltigkeit der Batteriezellenherstellungsindustrie in der EU** mit einem **geringst möglichen ökologischen Fußabdruck** z. B. durch Einsatz erneuerbarer Energien im Herstellungsprozess. Dieses Ziel sollte insbesondere durch die Festlegung von Anforderungen für eine sichere und nachhaltige Batterienherstellung umgesetzt werden.

³ Mehr als 120 Akteure aus der Industrie und dem Innovationsbereich waren beteiligt und haben gemeinsam Empfehlungen für vorrangige Maßnahmen ausgesprochen und mit deren Umsetzung begonnen. <http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>

- **Gewährleistung der Kohärenz mit dem allgemeinen EU- und Regelungsrahmen⁴** (Strategie für saubere Energien, Mobilitätspakete, EU-Handelspolitik usw.) bei der Unterstützung der Batterien- und Lagernutzung.

II. Bereiche der strategischen Maßnahmen

1. Gewährleistung der nachhaltigen Rohstofflieferung

Die EU-Strategie auf dem Gebiet der Rohstoffe zielt auf die Gewährleistung des Zugangs zu Rohstoffen für die EU-Wirtschaft ab.⁵ Die Politik, die 2012 mit der Lancierung der Europäischen Innovationspartnerschaft für Rohstoffe neuen Schwung erhielt, gründet sich auf Folgendes: 1) nachhaltige Gewinnung von Rohstoffen auf den Weltmärkten; 2) nachhaltige inländische Rohstoffproduktion und 3) Ressourceneffizienz und Lieferung sekundärer Rohstoffe. Im September 2017 nahm die Kommission eine neue Strategie für die Industriepolitik der EU an, die die Bedeutung von Rohstoffen, insbesondere von kritischen Rohstoffen, für die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten industriellen Wertschöpfungsketten für die EU-Wirtschaft unterstrich.⁶

Die EU muss daher den Zugang zu den Lieferketten für Batterierohstoffe sichern. Lithium-Ionen gelten derzeit als wichtigste Technologie der Elektromobilität und werden den Markt in den kommenden Jahren dominieren. Für Lithium-Ionen-Batterien sind verschiedene Rohstoffe erforderlich, einschließlich Lithium, Kobalt, Nickel, Mangan, Grafit, Silicium, Kupfer und Aluminium. Die Beschaffungsmöglichkeiten für einige dieser Rohstoffe, insbesondere Kobalt, natürlicher Grafit und Lithium ist heute und in der Zukunft angesichts der großen benötigten Mengen und/oder sehr konzentrierten Versorgungsquellen ein Grund zur Sorge. Die Nachhaltigkeit der Gewinnung und Nutzung dieser Ressourcen ist von zentraler Bedeutung, und die Wiederverwertung von Rohstoffen wird in zunehmendem Maße wichtig für die Diversifizierung der Versorgung der EU und sollte im Rahmen des Übergangs zu einer Kreislaufwirtschaft weiter gefördert werden.⁷

Die EU sollte daher einen sicheren Zugang zu Rohstoffen aus ressourcenreichen Ländern außerhalb der EU gewährleisten und gleichzeitig die Primär- und Sekundärerzeugung aus europäischen Quellen fördern. Ferner sollte sie das Ökodesign, die Substitution und die effizientere Nutzung kritischer Batterierohstoffe, ihre zweite Nutzung und das Recycling fördern.

Schlüsselmaßnahmen

Die Kommission wird

- die 2017 erstellte Liste kritischer Rohstoffe in der EU heranziehen, um die derzeitige und künftige Verfügbarkeit von primären Rohstoffen für Batterien auszuloten; das Potenzial der EU bei der Beschaffung von Batterierohstoffen bewerten, einschließlich für Kobalt

⁴ Strategie „Saubere Energie für alle Europäer“: COM(2016) 860; Strategie für emissionsarme Mobilität COM(2016) 501; Europa in Bewegung – Mobilitätspaket I: COM(2017) 283; Mobilitätspaket II: COM(2017) 675.

⁵ COM(2008) 699. Siehe auch Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen: Bericht über Rohstoffe für Batterieanwendungen (SWD(2018) xxx)

⁶ Eine neue Strategie für die Industriepolitik der EU: COM(2017) 479.

⁷ Beispielsweise besteht ein Risikoreduzierungsfaktor bei der Beurteilung des Lieferungsrisikos nach der Kritikalitätsbeurteilungsmethode (JRC-Bericht 2017, <https://publications.europa.eu/s/gcBP>).

(Finnland, Frankreich, Schweden und die Slowakei), Lithium (Österreich, Tschechische Republik, Finnland, Irland, Portugal, Spanien und Schweden), natürliche Graphite (Österreich, Tschechische Republik, Deutschland, Slowakei und Schweden), Nickel (Österreich, Finnland, Frankreich, Griechenland, Polen, Spanien und das Vereinigte Königreich); das Potenzial in der gesamten EU für die Gewinnung von sekundären Rohstoffen bewerten; Empfehlungen mit dem Ziel abgeben, die Beschaffung von Batterieressourcen in der EU zu optimieren [viertes Quartal 2018]

- alle verfügbaren handelspolitischen Instrumente (wie Freihandelsabkommen) zur Sicherung des fairen und nachhaltigen Zugangs zu Rohstoffen in Drittländern nutzen und sozial verantwortungsvollen Bergbau fördern [Maßnahmen laufen];
- Forschung und Innovation im Hinblick auf eine kostengünstige Produktion, die Substitution und eine effizientere Nutzung von kritischen Rohstoffen für Batterien auch im Hinblick auf die Entwicklung von Normen fördern (siehe unten strategische Maßnahme Nr. 5); [2018-2020]
- im Rahmen der Gruppe Rohstoffversorgung und der Hochrangigen Lenkungsgruppe der Europäischen Innovationspartnerschaft für Rohstoffe (EIP für Rohstoffe) einen Dialog mit Mitgliedstaaten lancieren, um die Eignung ihrer Rohstoffpolitiken, der Bergbaucodes und der Anreize für die Exploration und den strategischen Rohstoffbedarf für Batterien zu ermitteln; sie wird die Ergebnisse dieser Maßnahme auf der Hochrangigen EIP-Konferenz für Rohstoffe im November 2018 darlegen. [viertes Quartal 2018]

2. Unterstützung europäischer Projekte, die die verschiedenen Segmente der Wertschöpfungskette der verarbeitenden Industrie abdecken, darunter auch die Produktion von Batteriezellen

Die Europäische Batterie-Allianz handelt schnell. Seit ihrer Gründung im Oktober 2017 hat sie bereits konkrete Ergebnisse erzielt, so die Ankündigung von Industriekonsortien oder -partnerschaften, die der Entwicklung der Batteriezellenherstellung und entsprechender Ökosysteme dienen sollen. Um auf dem Gebiet der Automobilproduktion und -innovation führend zu bleiben, bedarf es konkreter Maßnahmen, die auch schon teilweise laufen, um die Herstellung von Batteriezellen in Europa auszubauen und andere Segmente der Wertschöpfungskette (z. B. Rohstoffe, Produktionsmaschinen und -prozesse, Batteriemagementsysteme usw.) im Rahmen eines integrierten und wettbewerbsfähigen Ökosystems zu stärken und weiterzuentwickeln.

Die Mitgliedstaaten und die Industrie haben die Kommission aufgefordert, auch weiterhin als Vermittler zu agieren und bedeutende Akteure der Industrie zusammenzubringen und Produktionsvorhaben, die sich durch eine erhebliche grenzüberschreitende Dimension auszeichnen und verschiedene Komponenten der Wertschöpfungskette integrieren, zu unterstützen.

Schlüsselmaßnahmen

Die Kommission wird

- ihre Partnerschaft mit den Akteuren in der Batterie-Wertschöpfungskette fortsetzen, um Großprojekte zu fördern und zu erleichtern, die in die Produktion der nächsten Batteriegeneration münden, und um eine innovative, integrierte, nachhaltige und wettbewerbsfähige Batterie-Wertschöpfungskette in Europa zu schaffen; [2018-2019]
- in einem regelmäßigen Dialog mit den betreffenden Mitgliedstaaten nach effizienten Wegen suchen, innovative über den Stand der Technik hinausgehende

Produktionsvorhaben unterstützen und europäische sowie nationale Mittel diesbezüglich bestmöglich zu bündeln⁸; [viertes Quartal 2018]

- weiter eng mit den interessierten Mitgliedstaaten und der Europäischen Investitionsbank zusammenarbeiten, um den Zugang zu öffentlicher Finanzierung oder zur Finanzierung von Batteriezellproduktionsvorhaben zu gewährleisten und Anreize, eine Hebelwirkung und Risikominderung für private Investitionen zu schaffen. Zu diesem Zweck wird die Kommission den Zugang zu den verschiedenen verfügbaren Finanzinstrumenten (z. B. Europäische Investitionsbank⁹, InnovFin-Finanzinstrumente für Energie-Demonstrationsprojekte¹⁰, Horizont 2020¹¹, Europäischer Fonds für regionale Entwicklung¹², Europäischer Fonds für strategische Investitionen¹³, Innovationsfonds¹⁴), die für eine Förderung innovativer batteriebezogener Unterstützungsvorhaben, einschließlich Pilotlinien und die Unterstützung neuester Technologien in großem Maßstab, in Frage kommen, koordinieren, darüber informieren und erleichtern. Dazu zählen auch transparente und umfassende Informationsveranstaltungen über die Förderkriterien für diese Instrumente, die den Unternehmen und Mitgliedstaaten mit entsprechendem diesbezüglichem Interesse zur Verfügung stehen; [2018-2019]
- auf Anfrage der betroffenen Regionen und in Zusammenarbeit mit den betroffenen Mitgliedstaaten die Entwicklung einer „interregionalen Partnerschaft für Batterien“ im Rahmen der bestehenden themenspezifischen Energieplattformen der intelligenten Spezialisierung oder industriellen Modernisierung erleichtern¹⁵; [erstes Quartal 2019]
- mit den betreffenden Mitgliedstaaten und Regionen eng zusammenarbeiten, um die verfügbare Forschungs- und Innovationsfinanzierung im Rahmen der Kohäsionspolitik (2014-2020) zu steuern: 44 Mrd. EUR), die u. a. für Batterien genutzt werden könnten¹⁶; [2018-2020]
- in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank ein Portal für die Förderung und Finanzierung von Batterien (einzige Investitionsplattform) schaffen, um

⁸ Wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse sind Vorhaben, die mehr als einen Mitgliedstaat betreffen und einen Beitrag zur Verwirklichung der strategischen Ziele der Union leisten sowie positive Ausstrahlungseffekte auf die europäische Wirtschaft und die Gesellschaft als Ganzes zeitigen. Im Falle von Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsprojekten müssen derartige Projekte von bedeutender innovativer Natur sein und über den Stand der Technik in den betreffenden Sektoren hinausgehen. Siehe hierzu die Mitteilung 2014/C 188/02 der Kommission vom Mai 2014.

⁹ <http://www.eib.org/>

¹⁰ <http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm>

¹¹ <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/>

¹² http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/

¹³ http://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/funding/efsi_de

¹⁴ Der nach dem EU-Emissionshandelssystem eingerichtete Innovationsfonds zielt darauf ab, innovative neuartige Demonstrationsprojekte im Bereich der Energiespeicherung, Innovationen in kohlenstoffarme Technologien in industriellen Sektoren, umweltverträgliche Kohlenstoffabscheidung und -speicherung und innovative erneuerbare Energien zu unterstützen. Er wird durch den Verkauf von 450 Millionen Zertifikaten im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems geschaffen und kann sich bei einem Preis von 10 EUR pro Zertifikat auf 4,5 Mrd. EUR und bei einem Preis von 25 EUR pro Zertifikat auf 11 Mrd. EUR belaufen. Die erste Kaufoption ist für 2020 geplant.

¹⁵ <http://s3platform.jrc.ec.europa.eu/>

¹⁶ In einem von der Basis ausgehenden Prozess wurden auf der Grundlage einer breiten Beteiligung der betroffenen Akteure 121 Strategien für eine intelligente Spezialisierung entwickelt. Die 44 Mrd. EUR, die im Rahmen der Strategien für eine intelligente Spezialisierung bereitgestellt werden können, ergänzen die schätzungsweise 70 Mrd. EUR aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung für die Förderung eines energieeffizienten und kohlenstoffarmen Verkehrs. Sie unterstützen die Nutzung der Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und beziehen industrielle Vorhaben mittels der interregionalen Zusammenarbeit, Mitwirkung und Involvierung der Branche ein. [Erstes Quartal 2019]

Interessenträgern den Zugang zu angemessener finanzieller Unterstützung zu erleichtern und sich an einer Mischung von Finanzinstrumenten beteiligen; [viertes Quartal 2018]

- generell private Investoren in der gesamten Wertschöpfungskette dazu ermuntern, die Möglichkeiten, die durch eine nachhaltige Finanzierung im Sinne des Aktionsplans der Kommission zur Finanzierung eines nachhaltigen Wachstums bestehen, vollumfänglich zu nutzen¹⁷. [2018-2019]

3. Stärkung der führenden Rolle der Industrie durch eine intensivere und die gesamte Wertschöpfungskette abdeckende Unterstützung der Forschung und Innovation in der EU

Um den europäischen Wettbewerbsvorteil zu erhöhen, sollten erhebliche Ressourcen gezielt in die Förderung einer konstanten inkrementellen (z. B. fortgeschrittene Lithium-Ionen-) und disruptiven (z. B. Halbleiter-)Forschung und Innovation investiert werden. Es sollten Forschungsarbeiten zu fortgeschrittenen (z. B. primären und sekundären, d. h. recycelten) Rohstoffen, zur chemischen Zusammensetzung von Gerätebatterien sowie zu fortgeschrittenen Fertigungsverfahren, Recycling und Zweitnutzung durchgeführt werden. Dies sollte mit dem industriellen Ökosystem der Wertschöpfungskette gut verbunden sein, um die Industrialisierung der EU-Innovationen zu beschleunigen.

Schlüsselmaßnahmen

Die Kommission wird

- in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten entsprechend zuvor ermittelten kurz- und langfristigen Prioritäten in der gesamten Wertschöpfungskette für Batterien Forschungs- und Innovationsgelder (Horizont 2020¹⁸) für batteriebezogene Innovationsprojekte zur Verfügung stellen¹⁹. Dies sollte auch innovative Einführungsprojekte, einschließlich Pilotlinien für die Batterieherstellung und die Verarbeitung von Primär- und Sekundärrohstoffen, umfassen; [2018-2020]
- 2018 und 2019 für einen zusätzlichen Betrag von insgesamt 110 Mio. EUR für batteriebezogene Forschungs- und Innovationsvorhaben (zusätzlich zu den für Batterien im Rahmen von Horizont 2020 bereits zugewiesenen 250 Mio. EUR) zur Einreichung von Vorschlägen auffordern; ferner sollen 270 Mio. EUR für die Unterstützung der Projekte

¹⁷ https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_en

¹⁸ So wurde im Rahmen des Programms Horizont 2020 ein zusätzlicher Betrag von 110 Mio. EUR speziell für die Forschung und Innovation zu Batterien zur Verfügung gestellt. Rund 200 Mio. EUR werden eigens für die Batterieforschung und -Innovation im Zeitraum 2018-2020 zusätzlich zu den bereits im Rahmen von „Horizont 2020“ ausgegebenen 150 Mio. EUR zur Verfügung gestellt. Im Rahmen des Pakets „Saubere Energie für alle Europäer“ wurden 270 Mio. EUR zur Unterstützung der Projekte für intelligente Netze und Speicherung angekündigt, die auch erhebliche batteriebezogene Komponenten enthalten dürften.

¹⁹ Ab heute beruhen sie auf der Grundlage des Strategieplans für Energietechnologie Aktion 7 <https://setis.ec.europa.eu/batteries-implementation>. Die Schlussfolgerungen der Europäischen Kommission (GD Forschung und Innovation) und der „European Battery Cell Research and Innovation Workshop“ vom 11. und 12. Januar 2018 konzentrierten sich auf die Programmplanung für die zusätzlichen EU-Mittel für Forschung und Innovation auf dem Gebiet von Batterien im Rahmen von Horizont 2020 und die strategische Forschungs- und Innovationsagenda für den Fahrplan für die Elektrifizierung im Verkehrssektor (SWD(2017) 223 vom 31. Mai 2017).

für intelligente Netze und Energiespeicherung im Rahmen des Pakets „Saubere Energie für alle Europäer“ vergeben werden²⁰; [2018-2019]

- eine neue europäische Technologie- und Innovationsplattform zur Förderung von Batterie-Forschungsprioritäten unterstützen, langfristige Visionen abstecken sowie eine strategische Forschungsagenda und entsprechende Fahrpläne ausarbeiten. Die Interessenträger aus der Industrie, die Forschungsgemeinschaft und die Mitgliedstaaten werden die europäische Technologie- und Innovationsplattform leiten, und die Dienststellen der Kommission werden sie bei der Einrichtung unterstützen und in ihren jeweiligen Verantwortungsbereichen entsprechende Beiträge leisten; [viertes Quartal 2018]
- die Vorbereitung einer groß angelegten künftigen Forschungsleitinitiative für neu entstehende Technologien unterstützen, die die langfristige Forschung im Bereich fortgeschrittener Batterietechnologien für die Zeit nach 2025 fördern könnte. Diese künftigen Forschungsleitinitiativen für neu entstehende Technologien sind in der Regel auf 10 Jahre angelegt und werden mit rund 1 Mrd. EUR unterstützt, die aus dem EU-Haushalt kofinanziert wird²¹; [viertes Quartal 2018]
- den Durchbruch marktschaffender Innovationen in Bereichen wie Batterien durch das Pilotprojekt des Europäischen Innovationsrats unterstützen.²² Für den Zeitraum 2018-2020 stehen Mittel in Höhe von 2,7 Mrd. EUR zur Verfügung, mit denen 1000 potenziell bahnbrechende Projekte und 3000 Durchführbarkeitsstudien unterstützt werden sollen. Dieses Pilotprojekt kann für bahnbrechende Technologien im Bereich der Batterien hilfreich sein (erwartungsgemäß im Rahmen von Projekten für Anwendungen in den Bereichen Verkehr, Energiesystem, Herstellung usw.); [2018-2020]
- die Lösungen für die Integration der stationären Speicherung und von Elektrofahrzeugen im Netz im Rahmen der Projekte für intelligente Netze und Speicherung (Horizont 2020)²³ sowie für Projekte für intelligente Städte und Gemeinschaften optimieren;²⁴ Lösungen für die erfolgreiche Integration von Batterien mit einem klaren Reproduktionspotenzial fördern, die Teil der neuen Vermittlung der Europäischen Innovationspartnerschaft (EIP) für intelligente Städte und Gemeinschaften sind (Vermittlung zwischen Städten, Unternehmen, Banken, Investoren und Projektträgern); [2018-2019]
- auf den Erfahrungen mit den Gemeinsamen Technologieinitiativen und dem Europäischen Technologieinstitut (ETI) und seinen Wissens- und Innovationsgemeinschaften (KIC)

²⁰ Vorhaben für intelligente Netze und Speicherung dürften erhebliche batteriebezogene Komponenten enthalten. Darüber hinaus hat die GFS ein eigenes Projekt über Batterien für die Energiespeicherung in erster Linie für Verkehrsanwendungen lanciert.

²¹ <https://ec.europa.eu/digital-single-market/fet-flagships>. Die Vorbereitungsphase der Leitinitiativen dürfte bis zum vierten Quartal 2018 abgeschlossen sein. Die Finanzierung dürfte mit dem nächsten Rahmenprogramm für Forschung und Innovation beginnen.

²² <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/h2020-section/european-innovation-council-eic-pilot>

²³ Rund 90 Mio. EUR pro Jahr; die Batterie-Integration (einschließlich Batterien aus der zweiten Nutzung und Netzintegrationslösungen) ziehen traditionell einen nicht unerheblichen Teil dieser Finanzierung an, selbst wenn die Aufforderungen technologieneutral sind. Die Gruppe der Projekte für intelligente Netze und Speicherung (BRIDGE) geht über die technischen Aspekte der Innovation hinaus und befasst sich mit Verbesserungen der Geschäftsmodelle, Regulierungsfragen, Datenverwaltung und der Akzeptanz durch die Verbraucher.

²⁴ Ebenfalls rund 90 Mio. EUR jährlich, wobei viele Projektvorschläge auch (batteriegestützte) Speicherkomponenten enthalten, selbst wenn die Aufforderungen technologieneutral sind.

aufbauen, um die Durchführbarkeit und Zweckmäßigkeit der verschiedenen öffentlich-privaten Partnerschaften, einschließlich für Batterien-Entwicklung, auszuloten²⁵. [2020 -]

4. Aufbau und Stärkung eines hoch qualifizierten Arbeitskräftebestands für alle Teile der Wertschöpfungskette

In der EU gibt es hoch qualifizierte Arbeitskräfte, aber nicht genügend Fachkenntnis auf dem Gebiet von Batterien, vor allem in Bezug auf angewandtes Verfahrensdesign und die Zellherstellung. Deshalb sollten auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten Maßnahmen ergriffen werden, um die Qualifikationslücke zu schließen.

Schlüsselmaßnahmen

Die Kommission wird

- die für die Wertschöpfungskette erforderlichen Fertigkeiten ermitteln, einschließlich Mittel zur Schließung der Lücke, und einen entsprechenden Durchführungszeitrahmen festlegen; [viertes Quartal 2018]
- den Zugang zu den Batterie-Prüflaboren in der EU öffnen, die von der Gemeinsamen Forschungsstelle der Kommission auf dem Gebiet der Fertigkeiten und des Kapazitätsaufbaus betreut werden;²⁶ weitere Forschungszentren sind aufgerufen, diesem Beispiel zu folgen; [viertes Quartal 2018]
- Batterien als ein zentrales Thema für die Finanzierung eines Entwurfs für die sektorspezifische Zusammenarbeit im Bereich Fertigkeiten vorschlagen, um den kurz- und mittelfristigen Kompetenzbedarf in der gesamten Batterie-Wertschöpfungskette abzudecken²⁷; [2018-2019]
- mit den einschlägigen Interessenträgern zusammenarbeiten, um Unternehmen einen Pool von Experten zur Verfügung zu stellen, die auf die chemische Zusammensetzung von Zellbatterien, Herstellungsverfahren, Batteriemanagementsysteme usw. spezialisiert sind [2018-2019];
- mit den einschlägigen Interessenträgern zusammenzuarbeiten, um Kontakte zwischen dem Bildungswesen und dem Europäischen Pilotnetz zur Gewinnung von Erfahrungen und Know-how bei der Herstellung zu schaffen; [2018-2019]
- die Mitgliedstaaten dazu auffordern, die Mittel des Europäischen Sozialfonds zu nutzen, um den Schulungsbedarf für Fachkräfte aus dem Batterie-Bereich anzugehen [Maßnahmen laufen];

²⁵ Gemeinsame Unternehmen, die nach Artikel 187 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union eingerichtet werden, sind ein besonderes Rechtsinstrument für die Umsetzung von Horizont 2020 durch eine öffentlich-private Partnerschaft („public-private partnership“, PPP) in wichtigen strategischen Bereichen. Ihr Ziel ist es, Forschungs- und Innovationsvorhaben durchzuführen, um die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und die großen gesellschaftlichen Herausforderungen unter aktiver Beteiligung der europäischen Industrie zu bewältigen. Derzeit gibt es sieben Gemeinsame Unternehmen, mit denen spezifische Teile von Horizont 2020 in den folgenden Bereichen umgesetzt werden: Verkehr (CleanSky2, Shift2Rail und SESAR), Verkehr/Energie (FCH2), Gesundheit (IMI2), Biobasierte Industriezweige (BBI) und Elektronikkomponenten und -systeme (ECSEL).

²⁶ <https://ec.europa.eu/jrc/en/research-facility/open-access>

²⁷ Die „Blaupause zur Branchenzusammenarbeit auf dem Gebiet der Kompetenzen“ ist ein Rahmen für die strategische Zusammenarbeit bei der Bewältigung des kurz- und mittelfristigen Bedarfs in einem bestimmten Wirtschaftszweig. Im Mittelpunkt stehen dabei derzeit fünf richtungsweisende Bereiche: die Automobilindustrie, Verteidigung, Meerestechnologie, Weltraum (Geoinformationen), die Textil-, Bekleidungs-, Leder- und Schuhindustrie und der Tourismus. Künftig sollen weitere Sektoren erfasst werden. Die Finanzierung erfolgt aus dem „Erasmus Plus“-Programm.

- Hochschulen und andere Aus- und Weiterbildungseinrichtungen unterstützen, in Zusammenarbeit mit der Industrie neue Ausbildungsgänge aufzubauen [2018-2019].

5. Förderung einer nachhaltigen Batterie-Wertschöpfungskette, d. h. Vorschriften für die sichere und nachhaltige Herstellung von Batterien als wichtiger Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit der EU

Eine nachhaltige Batterie-Wertschöpfungskette sollte gut in die Kreislaufwirtschaft integriert sein und die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Produkte fördern. Die EU muss daher die Entwicklung und Produktion leistungsfähiger, sicherer und nachhaltiger Batteriezellen und Batteriepakete/Module mit geringst möglichen Umweltauswirkungen unterstützen. Dabei sind verschiedene Instrumente in Betracht zu ziehen, um robuste Umwelt- und Sicherheitsanforderungen voranzutreiben, die auf den globalen Märkten richtungweisend sein könnten. Zu diesem Zweck sollte insbesondere vollumfänglich auf die EU-Batterien-Richtlinie zurückgegriffen werden, die derzeit überarbeitet wird, sowie auf den Rahmen der Ökodesign-Richtlinie, innerhalb dessen Möglichkeiten zum Entwurf einer innovativen und zukunftsfähigen Rechtsetzung verfolgt werden könnten.

Eine Voraussetzung für die Tragfähigkeit einer europäischen Batterie-Wertschöpfungskette, insbesondere im Zusammenhang mit der Kreislaufwirtschaft, ist die ausführliche Analyse der wichtigsten Determinanten für die Erzeugung von sicheren und nachhaltigen Batterien.

Damit sollte auch die gesamte Wertschöpfungskette abgedeckt werden, d. h. von der nachhaltigen Versorgung mit Rohstoffen bis hin zu Produktionsprozessen, Systemintegration und Recycling.

Schlüsselmaßnahmen

Die Kommission wird

- die Sammel- und Recyclingziele für Batterien am Ende ihrer Nutzungsdauer im Rahmen der Überarbeitung der EU-Batterien-Richtlinie bewerten, wozu auch die Rückgewinnung von Rohstoffen gehört (die Bewertung soll im September 2018 abgeschlossen sein);²⁸ [viertes Quartal 2018]
- eine Studie über die Hauptfaktoren für die Erzeugung von sicheren und nachhaltigen („grünen“) Batterien in Auftrag geben [viertes Quartal 2018].

Auf dieser Grundlage wird die Kommission

- die Möglichkeit einer Entwicklung eines standardisierten EU-Lebenszyklus-Bewertungssystems für Batterien prüfen, insbesondere unter Berücksichtigung der Ergebnisse des „ökologischen Produkt-Fußabdrucks“ und in enger Zusammenarbeit mit der Industrie²⁹;
- Anforderungen für das Design und die Nutzung der Batterie-Nachhaltigkeit aufstellen, die bei Einführung in den EU-Markt zu erfüllen sind (dazu gehören eine Bewertung und Eignung der verschiedenen rechtlichen Instrumente wie die Ökodesign-Richtlinie und die Verordnung über die Energiekennzeichnung sowie die EU-Batterien-Richtlinie); [viertes Quartal 2018]

²⁸ Richtlinie 2006/66/EG (ABl. L 266 vom 26.9.2006, S. 1).

²⁹ D. h. der „Grid-to-Vehicle“ (G2V) und „Vehicle-to-Grid“ (V2G) Betriebsart.

- die Kohärenz verschiedener Regulierungsinstrumente (z. B. REACH, Abfallrahmenrichtlinie usw.) bewerten, um ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts für Batterien, Altbatterien und von aus recycelten Batterien gewonnenen Rohstoffen zu gewährleisten;
- die Interaktion mit den betroffenen Akteuren und den europäischen Normungsgremien vorantreiben, um die Ausarbeitung europäischer Normen für die sichere und nachhaltige Herstellung, (Wieder-)Verwendung und des Recyclings von Batterien zu ermöglichen, unter anderem durch Nutzung der pränormativen Forschung; [2018-2019]
- untersuchen, wie die Zweitnutzung fortgeschrittener Batterien und die Nutzung bidirektionaler Batterien am besten gefördert werden kann: [viertes Quartal 2019]
- die ethische Nutzung von Rohstoffen für die Batterien-Industrie fördern [erstes Quartal 2019].

6. Gewährleistung der Kohärenz mit dem allgemeinen EU- und Regulierungsrahmen

Aufgrund der globalen Wertschöpfungsketten müssen Batterien ein wichtiger Bestandteil der Beziehungen zwischen der Europäischen Union und ihren weltweiten Handelspartnern sein.

Im Rahmen der Energieunion und insbesondere im Rahmen der Strategie „Saubere Energie für alle Europäer“ und der Strategie für emissionsarme Mobilität hat die Kommission zudem eine Vielzahl von Vorschlägen und Maßnahmen zur Beschleunigung der Einführung erneuerbarer und sauberer Energieträger, insbesondere im Hinblick auf die Energiespeicherung und Elektromobilität, angenommen. Der rasche Abschluss auf EU-Ebene und die ehrgeizige sowie zügige Umsetzung dieser Maßnahmen auf nationaler Ebene auf der Angebots- und der Nachfrageseite können sich stimulierend auswirken und Hindernisse für die Schaffung eines innovativen, nachhaltigen und wettbewerbsfähigen EU-Batterie-„Ökosystems“ beseitigen.

Die Kommission wird

- unlautere Praktiken in Drittländern, zum Beispiel die Subventionierung von Rohstoffen oder anderen Produktionsfaktoren, mittels der Anwendung handelspolitischer Schutzmaßnahmen der EU verfolgen und angehen. Sofern die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, kann die Kommission Antidumping- und/oder Antisubventionsuntersuchungen einleiten, um zu prüfen, ob die Annahme handelspolitischer Schutzmaßnahmen gerechtfertigt wäre; [Maßnahmen laufen]
- Marktzugangsstörungen/-hindernisse verfolgen und angehen, indem sie sich weiterhin – im Einklang mit der EU-Marktzugangsstrategie – auf Drittlands- und Investitionshemmnisse in der Automobilindustrie und in anderen Sektoren auf dem Gebiet von Batterien konzentriert und diese beseitigt³⁰; [2018-2019]
- die Kohärenz zwischen den Ursprungsregeln für Elektrofahrzeuge und Batteriezellen im Rahmen der EU-Handelspolitik gewährleisten, indem sie sicherstellt, dass die Verhandlungen über Freihandelsabkommen, die auch Ursprungsregeln für Elektrofahrzeuge und/oder Batterien betreffen, die Produktionsentwicklung und den Handel mit Elektrofahrzeugen und Batterien voll berücksichtigen; [2018-2019]

³⁰ Dies erfolgt anhand der wichtigsten bereits bestehenden Plattformen zur Koordinierung, zu denen der Beratende Ausschuss für den Marktzugang (MAAC) und die Arbeitsgruppen von Sachverständigen (MAWG) in Brüssel sowie die Kompetenzteams für die Marktöffnung (MATs) in den Drittländern selbst gehören.

- dafür sorgen, dass die EU/Politik/der allgemeine EU- und Regulierungsrahmen die entstehenden Personal-, Gesundheits- und Umweltrisiken im Zusammenhang mit Batterien angeht und die Entwicklung und die Einführung von Innovationen in neue Batterietechnologien unterstützt [im Gange].

Die Kommission fordert das Europäische Parlament und den Rat zur raschen Annahme folgender Texte auf:

- die überarbeitete Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge;
- die neuen Normen für CO₂-Emissionen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und schwere Nutzfahrzeuge;
- die Neufassung der Richtlinie über erneuerbare Energien (RED II)
- die Neufassung der Richtlinie und der Verordnung über den Elektrizitätsmarkt.

Die Kommission arbeitet eng mit den Mitgliedstaaten zusammen, um

- eine zeitnahe und wirksame Umsetzung dieser Rechtsvorschriften und der überarbeiteten Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden zu gewährleisten;
- die Einführung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu beschleunigen, so wie im Aktionsplan empfohlen und von der Fazilität „Connecting Europe“ unterstützt.

III. Schlussfolgerungen und nächste Schritte

Die Kommission fordert

die an der „Europäischen Batterie-Allianz“ beteiligten Akteure in der EU auf,

- von der Branche ausgehende industriegeführte Initiativen³¹ und Vorhaben voranzutreiben und umzusetzen, um eine wettbewerbsfähige Batterie-Wertschöpfungskette in Europa zu schaffen;

die teilnehmenden Mitgliedstaaten auf,

- ihre Unterstützung für die industriegeführten Projekte auf dem Gebiet der Batteriezellenherstellung oder sonstiger Teile der Versorgungskette wann immer angezeigt mit Hilfe nationaler Instrumente und/oder geeigneter EU-Finanzierungsmechanismen, für die sie zuständig sind (z. B. Strukturfonds), auszubauen;
- Genehmigungs- und Zulassungsverfahren (Umwelt, Herstellung, Bau) für Pilotlinien und einschlägige Branchenprojekte zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Die Kommission wird auch weiterhin eng mit den interessierten Mitgliedstaaten und der Industrie im Rahmen der Europäischen Batterie-Allianz zusammenarbeiten, um diese Dynamik aufrechtzuerhalten und sicherzustellen, dass die Maßnahmen fristgerecht umgesetzt werden und greifbare Ergebnisse zeitigen.

Die Kommission wird 2019 einen Bericht über den Stand der Umsetzung dieses strategischen Aktionsplans vorlegen.

³¹ Europäisches Institut für Innovation und Technologie (EIT) Inno-energy, <http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>