



ANGENOMMENER TEXT Nr. 820

„Kleines Gesetz“

ASSEMBLÉE NATIONALE

VERFASSUNG VOM 4. OKTOBER 1958

FÜNFZEHNTE LEGISLATUR

ORDENTLICHE SITZUNG 2021–2022

9. März 2022

EUROPÄISCHE RESOLUTION

zur europäischen Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität.

*Gemäß Artikel 151-7 der Geschäftsordnung gilt die folgende
EntschlieÙung als endgültig:*

Siehe Nummer: 4901.

Einziger Artikel

Die Assemblée nationale,

gestützt auf Artikel 88-4 der Verfassung,

gestützt auf Artikel 151-5 der Geschäftsordnung der Assemblée nationale,

gestützt auf Artikel 100 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

unter Hinweis auf den europäischen Grünen Deal,

unter Hinweis auf die europäische Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität,

unter Hinweis auf den ersten Band des Berichts des Ausschusses für europäische Angelegenheiten über die europäische Strategie für nachhaltige Mobilität, der am 20. Oktober 2021 verabschiedet wurde,

unter Hinweis auf den zweiten Band des Berichts des Ausschusses für europäische Angelegenheiten über die europäische Strategie für nachhaltige Mobilität, der am 12. Januar 2022 verabschiedet wurde,

unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung (EU) 2015/757 (COM(2021) 551 final),

unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierenden Mechanismus (COM(2021) 552 final),

unter Hinweis auf den Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Mitteilung über die im Rahmen eines globalen marktbasierten Mechanismus zu leistende Kompensation durch Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union (COM(2021) 567 final),

unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/842 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris (COM(2021) 555 final),

unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates (COM(2021) 557 final),

unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union (COM(2021) 556 final),

unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2021) 559 final),

unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (COM(2021) 561 final),

unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (COM(2021) 562 final),

unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung) (COM(2021) 563 final),

unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds (COM(2021) 568 final),

unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über einen Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken (COM(2021) 810 final),

unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013 (COM(2021) 812 final),

unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über den neuen europäischen Rahmen für urbane Mobilität (COM(2021) 811 final),

unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (COM(2021) 813 final),

in der Erwägung der ehrgeizigen Ziele zur Verringerung der Treibhausgasemissionen, die im europäischen Grünen Deal festgelegt und durch das sogenannte Paket „Fit für 55“ umgesetzt wurden;

in der Erwägung der Ziele und Fristen, die die europäische Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität für die Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen des Verkehrssektors vorgibt;

in der Erwägung der Schlüsselrollen, die die Verkehrsverlagerung und die technologische Innovation in der europäischen Strategie spielen;

in der Erwägung der technischen und technologischen Fortschritte bei der Entwicklung und Verwendung von Biokraftstoffen im Verkehrssektor;

in der Erwägung der starken Zunahme der Verwendung des Fahrrads in urbaner Umgebung und des exponentiellen Wachstums dieses Wirtschaftssektors;

in der Erwägung, dass der Verkehrssektor in Europa derzeit 11 Millionen Menschen beschäftigt, deren Anpassung an den ökologischen Wandel ebenfalls bedacht werden muss und Gegenstand geeigneter Maßnahmen sein sollte;

in der Erwägung der Bemühungen der Hersteller von leichten und schweren Fahrzeugen, aber auch der Nutzer, zugunsten von Fahrzeugen, die mit kohlenstoffarmen oder erneuerbaren Energiequellen betrieben werden;

in der Erwägung, dass die gesellschaftliche Akzeptanz der Maßnahmen für den Erfolg des ökologischen Wandels von ausschlaggebender Bedeutung ist;

1. begrüßt die bisherigen Ankündigungen der Europäischen Kommission zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor;

2. lenkt die Aufmerksamkeit darauf, dass der Zeitrahmen für die Umsetzung der 82 Initiativen im Anhang der Europäischen Strategie für nachhaltige Mobilität durchführbar und realistisch sind;

3. fordert die Europäische Kommission auf, die vorgesehenen Finanzierungen zur Unterstützung der Entwicklung der Verkehrsverlagerung auf die Schiene, sowohl für den öffentlichen Personenverkehr als auch für den Schienengüterverkehr, abzuklären und

die Entwicklung der Binnenwasserstraßen innerhalb der Union, sowohl der Fluss- als auch der Seeschifffahrt, zu unterstützen;

4. fordert die Europäische Kommission auf, die Rolle der öffentlichen Verkehrsmittel in der europäischen Mobilitätsstrategie unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips detailliert darzulegen;

5. fordert die Europäische Kommission auf, den Stellenwert der Fahrradindustrie in der europäischen Strategie für nachhaltige Mobilität zu präzisieren, insbesondere im Hinblick auf das Ziel, bis 2030 hundert europäische Städte klimaneutral zu machen;

6. ermutigt die Europäische Kommission, die sozialen Folgen des ökologischen Wandels für die 11 Millionen Beschäftigten im Verkehrssektor besser zu berücksichtigen und insbesondere eine stärkere Unterstützung für die dem Automobilssektor vor- und nachgelagerten Bereiche zu ermöglichen sowie eine europäische Strategie für die Entwicklung der fachlichen Kompetenzen der betroffenen Beschäftigten zu entwickeln;

7. fordert die Europäische Kommission auf, die Bestimmungen des Europäischen Sozialfonds zu stärken und die gesellschaftliche Akzeptanz des Grünen Deals zu einer Säule des ökologischen Wandels in der Union zu machen;

8. fordert die Europäische Kommission auf, die territoriale Dimension ihrer Strategie hinsichtlich der Infrastrukturen, Einrichtungen und Verkehrsanbindung unter Berücksichtigung der ländlichen Lebensräume in Betracht zu ziehen;

9. begrüßt die Ankündigungen des Pakets „Fit für 55“, insbesondere den Vorschlag, dem Verkauf von Autos mit Verbrennungsmotoren im nächsten Jahrzehnt ein Ende zu setzen und eine Infrastruktur für alternative Kraftstoffe einzurichten;

10. fordert die Europäische Kommission auf, die notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen, um in alle Formen von emissionsarmen und erneuerbaren Energien zu investieren und damit die Energieneutralität zu fördern;

11. fordert die europäischen Institutionen auf, die Forschung und Entwicklung im Bereich der nachhaltigen Mobilität stark zu unterstützen;

12. lenkt die Aufmerksamkeit der Europäischen Kommission auf die Bedeutung der Erhöhung der Ladekapazitäten für Elektroautos über die Verkaufszahlen von emissionsfreien Fahrzeugen hinaus, da das Vorhandensein von Infrastrukturen ein entscheidender Faktor für den Kauf von Elektrofahrzeugen ist;

13. begrüßt die Ankündigungen des Pakets für die grüne Mobilität, insbesondere den Stellenwert, der dem Schienenverkehr und der Verkehrsverlagerung auf die Schiene eingeräumt wird;

14. fordert zu einer strengeren Steuerung und Überwachung der europäischen Megaprojekte im Rahmen des europäischen Verkehrsnetzes auf, sowohl auf finanzieller als auch auf ökologischer Ebene;

15. fordert zur Klarstellung und detaillierten Darlegung der Investitionen, die für die Instandhaltung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Europa erforderlich sind, auf;

16. fordert dazu auf, eine Investitionsprojektion aufzustellen, die für die Erreichung ihrer ehrgeizigen Ziele notwendig ist;

17. schlägt vor, die Bürger besser über die Umweltkosten ihrer Mobilitätsentscheidungen zu informieren und sie dafür zu sensibilisieren;

18. betont die Notwendigkeit, die Entwicklung einer Branche der Biokraftstoffe der nächsten Generation zu unterstützen, die indirekte Landnutzungsänderungen begrenzt;

19. empfiehlt, eine restriktive Definition von Biokraftstoffen zu verabschieden, die Anspruch auf die Unterstützung durch die Union haben, und zwar Biokraftstoffe der jüngsten Generation;

20. unterstützt die im Paket „Fit für 55“ vorgeschlagene schrittweise Verpflichtung, nachhaltige und innovative Biokraftstoffe, sogenannte SAF-Kraftstoffe, in Luftfahrzeugen zu verwenden, und schlägt vor, den Aufbau einer entsprechenden Industriebranche finanziell zu unterstützen.

Paris, den 9. März 2022.

Der Präsident,
unterzeichnet: RICHARD FERRAND



ISSN 1240 8468

Imprimé par l'Assemblée nationale