



Europa in Bewegung: Fragen und Antworten zu den Initiativen der Kommission

Brüssel, 17. Mai 2018

Fragen und Antworten

1. Überblick und erwarteter Nutzen

Warum schlägt die Kommission diese neuen Initiativen vor?

Der Verkehr spielt in unserem täglichen Leben und in der Wirtschaft der EU eine wichtige Rolle. Im Verkehrssektor sind mehr als 11 Mio. Europäer beschäftigt, und er macht 5 % des BIP der EU aus. Gleichwohl muss er modernisiert werden, um Herausforderungen wie CO₂-Emissionen (der Verkehrssektor ist für ein Viertel aller Emissionen in der EU verantwortlich), Luftverschmutzung (auf die sich jährlich 400 000 vorzeitige Todesfälle zurückführen lassen) und Unfälle im Straßenverkehr (25 300 Todesopfer im Jahr 2017) zu bewältigen. Außerdem muss der Verkehrssektor mit neuen Technologien und Geschäftsmodellen seine Spitzenposition behaupten.

Daher hat die Kommission seit 2014 mehr Maßnahmen als jemals zuvor ergriffen, um dazu beizutragen, dass wir für die Mobilität von morgen gerüstet sind. Ziel ist es, die Bürger vor Verkehrsunfällen, schlechter Luftqualität und Klimawandel zu schützen, ihnen neue Mobilitätslösungen, die ihren sich verändernden Bedürfnissen entsprechen, an die Seite zu stellen und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu verteidigen. Die heutigen Initiativen sollen diese positive Agenda vervollständigen und für einen reibungslosen Übergang zu einem Mobilitätssystem sorgen, das **sicher, umweltfreundlich** sowie **vernetzt und automatisiert** ist.

Was schlägt die Europäische Kommission heute vor?

Das dritte Mobilitätspaket umfasst folgende Elemente:

- eine Mitteilung über einen neuen Rahmen für die **Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit** für den Zeitraum 2021-2030. Damit einher gehen zwei Gesetzgebungsinitiativen, die eine zum **Schutz von Fußgängern und zur Sicherheit von Fahrzeugen** (Aktualisierung der Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen) und die andere zum **Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur**;
- eine gesonderte Mitteilung zur **vernetzten und automatisierten Mobilität**, deren Ziel es ist, Europa weltweit zum Vorreiter für vollautomatische sichere Mobilitätssysteme zu machen;
- Gesetzgebungsinitiativen zu **CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge wie Lastkraftwagen**, zu ihrer Aerodynamik, zur Kennzeichnung von Reifen und zu einer gemeinsamen Methode für den Preisvergleich für Kraftstoffe. Sie werden durch einen strategischen **Aktionsplan für Batterien ergänzt**. Diese Maßnahmen bekräftigen das Ziel der EU, die vom Verkehrssektor verursachten Treibhausgasemissionen zu verringern;
- zwei Gesetzgebungsinitiativen zur Schaffung eines **digitalen Umfelds für den Informationsaustausch im Verkehrsbereich**;
- eine Gesetzgebungsinitiative zur **Straffung von Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Projekten innerhalb des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)**.

Die vollständige Liste der Initiativen finden Sie [hier](#). Zu ihrer Unterstützung werden über eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ **450 Mio. EUR** bereitgestellt, um Projekte in den Mitgliedstaaten zu fördern, die zu Straßenverkehrssicherheit, Digitalisierung und Multimodalität beitragen. Die Aufforderung ist [hier](#) zu finden und läuft bis zum 24. Oktober 2018.

Inwieweit betreffen mich diese neuen Initiativen als Bürger(in)?

Durch die Vorschläge der Kommission wird der Verkehr auf Europas Straßen für alle sicherer. Innerhalb von drei Jahren müssen alle neu auf den Markt gebrachten Fahrzeugmodelle mit der fortschrittlichsten Sicherheitstechnik wie Notbrems- und Spurhalteassistenzsystemen ausgestattet werden. Auch die durch eine unsichere Straßeninfrastruktur entstehenden Risiken, darunter die Risiken, denen

ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer ausgesetzt sind, werden systematisch in Angriff genommen. Der Übergang zu einer vernetzten und automatisierten Mobilität wird zur sozialen Inklusion beitragen, da neue Möglichkeiten für diejenigen entstehen werden, die nicht selbst fahren können (z. B. ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen) und/oder denen öffentliche Verkehrsmittel nur in unzureichendem Maße zur Verfügung stehen.

Unsere Vorschläge werden auch zu Einsparungen für die Verbraucher führen. So werden die europäischen Haushalte beispielsweise dank einer verbesserten Kennzeichnung von Reifen jährlich bis zu 125 EUR pro Fahrzeug sparen können, wenn sie die effizientesten Reifen verwenden, um die Kraftstoffkosten zu verringern.

Wie werden wir als Transport- und Logistikunternehmen von diesen Initiativen profitieren?

Die meisten Transportunternehmen sind kleinere und mittlere Unternehmen (KMU). Mit unseren Vorschlägen wollen wir dafür sorgen, dass es für sie einfacher wird, Kraftstoffkosten zu sparen, indem sie in die effizientesten Lastkraftwagen investieren. Wenn die Transportunternehmen – in der Mehrzahl KMU – beim Kauf eines Lastkraftwagens nur 1800 EUR mehr zahlen, können sie aufgrund des geringeren Kraftstoffverbrauchs innerhalb von fünf Jahren mehr als 25 000 EUR sparen.

Dank unserer Initiativen zur Schaffung eines vollständig digitalen Umfelds für den Informationsaustausch zwischen Verkehrsunternehmen und Behörden werden die Transport- und Logistikunternehmen auch von einer deutlichen Verringerung des Verwaltungsaufwands und der Verwaltungskosten profitieren.

Ich arbeite in der Automobilbranche. Wie wird sich dies auf meine Situation auswirken?

Unsere Vorschläge sollen dafür sorgen, dass Europa bei technologischen Innovationen im Mobilitätsbereich, insbesondere bei der Fahrzeugautomatisierung, der Vernetzung und der Batterieentwicklung auch künftig eine führende Rolle spielen wird. Hersteller und Lieferanten aus der EU werden ihre weltweite Führungsposition in Bezug auf technologische Entwicklungen und Innovationen ausbauen. Damit werden Arbeitsplätze in der EU gesichert und neue Chancen eröffnet. Die Kommission wird den Erwerb neuer Kompetenzen unterstützen und Optionen für die Bewältigung des sozialen Übergangs zur Automatisierung im Straßenverkehr prüfen.

Wie werden die Initiativen den Mitgliedstaaten und Behörden nutzen?

Die Vorschläge der Kommission werden den Mitgliedstaaten helfen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern, und insbesondere dazu beitragen, dass Mitgliedstaaten mit einer geringeren Straßenverkehrssicherheit ihren Rückstand zu jenen mit einer besseren Bilanz aufholen können. Die Mitgliedstaaten werden von der verbesserten finanziellen EU-Förderung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ profitieren, und dank der vereinfachten und gestrafften Genehmigungs- und Zulassungsverfahren werden wichtige Infrastrukturprojekte im [TEN-V-Netz](#) schneller und mit geringeren Kosten umgesetzt (weitere Informationen finden Sie [hier](#)).

Darüber hinaus werden unsere Vorschläge die Zusammenarbeit und den Austausch bewährter Verfahren zwischen den nationalen Behörden in Bereichen wie vernetzte und automatisierte Mobilität sowie Batterien erleichtern. Unsere Vorschläge werden außerdem die Effizienz der nationalen Verwaltungen erhöhen, da die Meldeformalitäten für den Güterverkehr gestrafft werden.

2. Wesentliche Elemente der Kommissionsvorschläge

a) SICHERE MOBILITÄT

Warum schlägt die Kommission neue Initiativen für die Straßenverkehrssicherheit vor?

[Im Jahr 2017 verloren in der EU 25 300 Menschen auf der Straße ihr Leben, und weitere 135 000 wurden schwer verletzt.](#) Daher dürfte es sehr schwierig werden, das EU-Ziel, die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2010 und 2020 zu halbieren, noch zu erreichen. Von den tödlichen Unfällen im Straßenverkehr sind nicht nur die Opfer, sondern auch die Gesellschaft insgesamt betroffen, der sozioökonomische Kosten in Höhe von 120 Mrd. EUR pro Jahr entstehen. Daher müssen alle Akteure einen neuen Anlauf unternehmen, um die europäischen Straßen sicherer zu machen. Während die nationalen und lokalen Stellen die überwiegende Zahl der tagtäglichen Aufgaben erfüllen, schlägt die Kommission heute eine Reihe von Maßnahmen mit hohem Mehrwert für die EU vor.

Wie will die Kommission die Straßenverkehrssicherheit in Europa verbessern?

Die Kommission legt heute einen Vorschlag für einen Rahmen für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2021-2030 vor, um auf neue Herausforderungen in diesem Bereich zu reagieren. Mit diesem Rahmen wird das langfristige Ziel der EU bekräftigt, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten oder schwer Verletzten bis zum Jahr 2050 auf nahezu null zu bringen („Vision Null“), mit dem Zwischenziel einer Verringerung um 50 % zwischen 2020 und 2030. Der Rahmen beruht auf dem Safe-System-Ansatz, der auf ein verkehrsteilnehmerfreundlicheres

Straßennetz abzielt, in dem die Bevölkerung vor tödlichen und schweren Verletzungen geschützt wird. Dazu werden unter anderem wesentliche Leistungsindikatoren eingeführt und eine engere Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren im Bereich der Straßenverkehrssicherheit angestrebt.

Gleichzeitig mit dem Vorschlag werden zwei Gesetzgebungsinitiativen (Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen und Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur), eine zukunftsorientierte Mitteilung zur automatisierten Mobilität (siehe Abschnitt 2 Buchstabe c) und ein Aktionsplan mit möglichen Folgemaßnahmen für die kommenden Monate und Jahre vorgelegt.

Was schlägt die Kommission vor, um Fahrzeuge sicherer zu machen?

Einige Fahrzeuge sind bereits mit fortschrittlichen Sicherheitssystemen ausgestattet. Allerdings gibt es zwischen den Ländern innerhalb der EU auch Unterschiede. Die Kommission legt heute einen Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen vor, um solchen Unterschieden ein Ende zu machen und dafür zu sorgen, dass alle Europäer von den jüngsten technologischen Entwicklungen profitieren.

Die Kommission schlägt vor, dass innerhalb von drei Jahren alle neu auf den Markt gebrachten Fahrzeugmodelle mit 11 fortschrittlichen Sicherheitssystemen wie Notbremsassistentensystem, Spurhalteassistent, übersteuerbarem intelligentem Geschwindigkeitsassistenten oder Ablenkungserkennung ausgerüstet sein müssen. Vier weitere Maßnahmen werden in einigen Jahren folgen (die [vollständige Liste finden Sie hier](#)). Solche Systeme verfügen über ein erhebliches Potenzial zum Ausgleich menschlicher Fehler, die bei den meisten Unfällen im Straßenverkehr eine wichtige Rolle spielen. Um eine unterschiedliche Behandlung der verschiedenen Fahrzeugklassen zu vermeiden, werden zusätzlich die derzeitigen Lücken in den Rechtsvorschriften geschlossen, die im Wesentlichen dazu geführt haben, dass bestimmte SUV und leichte Nutzfahrzeuge von den vorgeschriebenen Crashtests ausgenommen sind. Es wird erwartet, dass durch diese Maßnahmen im Zeitraum 2020-2030 **7300 Leben gerettet** und **38 900 schwere Verletzungen vermieden** werden.

Wird der Vorschlag der Kommission dazu führen, dass neue Fahrzeuge teurer werden?

Nach der Analyse der Kommission hätte dieser Vorschlag keine oder nur geringfügige Auswirkungen auf den Preis von Neufahrzeugen. Dagegen dürften die geretteten Leben und vermiedenen Verletzungen zu einem gesellschaftlichen Nutzen von schätzungsweise 73 Mrd. EUR führen.

Was schlägt die Kommission in Bezug auf die Infrastruktur vor?

Mit den überarbeiteten EU-Vorschriften zum Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur werden besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer wie Fahrrad- und Motorradfahrer besser geschützt, ein neuer, proaktiver Ansatz für die Sicherheitsbewertung eingeführt und die Grundsätze für das Sicherheitsmanagement auf alle Fernstraßen ausgedehnt. Dadurch dürften im Zeitraum 2020-2030 weitere **3200 Leben** gerettet und zusätzliche **20 700 schwere Verletzungen** vermieden werden.

b) UMWELTFREUNDLICHE MOBILITÄT

Was unternimmt die Kommission, um umweltfreundlichere Lastkraftwagen zu fördern?

Zum ersten Mal schlägt die Kommission vor, CO₂-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge zu regeln, zu denen Lastkraftwagen und Kraftomnibusse gehören. Dies ist eine wichtige Ergänzung des Rechtsrahmens zur Verringerung von Treibhausgasemissionen aus dem Straßenverkehr. Sie knüpft an den Vorschlag für CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge an, der [im November 2017 im Rahmen des zweiten Mobilitätspakets](#) angenommen wurde.

In einem ersten Schritt werden CO₂-Emissionsnormen für große Lastkraftwagen vorgeschlagen, die für etwa 65-70 % der gesamten CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge verantwortlich sind. Im Jahr 2025 müssen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von in der EU zugelassenen neuen Lastkraftwagen 15 % niedriger sein als im Jahr 2019. Für 2030 wird als Richtwert eine Verringerung um mindestens 30 % im Vergleich zu 2019 vorgeschlagen.

In einem zweiten Schritt wird im Rahmen einer frühzeitigen Überprüfung im Jahr 2022 der Geltungsbereich dieser Normen auf andere Arten schwerer Nutzfahrzeuge wie kleinere Lastkraftwagen, Kraftomnibusse und Anhänger ausgedehnt. Bei dieser Überprüfung wird die Kommission außerdem einen Vorschlag zur Festlegung des Ziels für 2030 machen.

Darüber hinaus schlägt die Kommission heute vor, die Aerodynamik von Lastkraftwagen zu verbessern, die einen direkten Einfluss auf die CO₂-Emissionen hat. Und schließlich wird eine neue Energieverbrauchskennzeichnung für Reifen zu höheren Energieeinsparungen führen, da die Reifen für 5-10 % des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen verantwortlich sind.

Es wird ein Ziel von mindestens 30 % für das Jahr 2030 vorgeschlagen. Warum?

Diese Zielvorgabe ist das Ergebnis einer soliden und umfassenden Folgenabschätzung und steht im Einklang mit den Verpflichtungen der EU im Rahmen des Übereinkommens von Paris, die CO₂-Emissionen in der gesamten Wirtschaft bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 % zu verringern. Das Ziel von mindestens 30 % kommt der Umwelt, den Verkehrsunternehmen und den Verbrauchern zugute:

- Im Zeitraum 2020-2030 werden 54 Mio. Tonnen CO₂ eingespart, was den jährlichen Gesamtemissionen Schwedens entspricht; es wird den Mitgliedstaaten helfen, ihre für 2030 gesetzten Ziele zur Verringerung der Treibhausgasemissionen zu erreichen, die in den Sektoren außerhalb des Emissionshandelssystems der EU anfallen, zu denen auch der Verkehrssektor gehört; außerdem wird die Luftqualität verbessert;
- es wird den Verkehrsunternehmen in der EU, bei denen es sich mehrheitlich um KMU handelt, und ihren Kunden zu erheblichen Einsparungen verhelfen; Transportunternehmen werden dank eines geringeren Kraftstoffverbrauchs innerhalb von fünf Jahren mehr als 25 000 EUR sparen können;
- der Vorschlag dürfte sich insgesamt positiv auf die Beschäftigung auswirken und 25 000 Arbeitsplätze bis zum Jahr 2025 schaffen, insbesondere im Verkehrs- und im Bausektor. Er wird dazu beitragen, dass die europäische Automobilindustrie in Bezug auf technologische Entwicklungen und Innovationen weiterhin weltweit führend ist und ihren Zugang zu den internationalen Märkten behält.

Wie will die Kommission Lastkraftwagen aerodynamischer machen?

Die Kommission schlägt vor, das Datum, ab dem Hersteller neue Lastkraftwagen mit stärker gerundeten und aerodynamischeren Führerhäusern auf den Markt bringen können, um drei Jahre auf 2019 vorzuziehen. Neben einer Verringerung der CO₂-Emissionen werden dadurch die Straßenverkehrssicherheit sowie die Sicht und der Komfort der Fahrer verbessert.

Worin besteht der Aktionsplan für Batterien, der heute vorgestellt wird?

Derzeit ist die EU nicht in der Lage, Batteriezellen – die teuersten Bauteile von Elektroautos – zu entwickeln und serienmäßig herzustellen. Der Aktionsplan für Batterien knüpft an die im Oktober 2017 auf den Weg gebrachte [EU-Batterieallianz](#) an und enthält eine Reihe von EU-Maßnahmen, die den Mitgliedstaaten, den Regionen und der europäischen Industrie helfen können, in der EU wettbewerbsfähige, innovative und nachhaltige Projekte zur Herstellung von Batterien auf den Weg zu bringen. Diese Maßnahmen umfassen auch Unterstützung für

- Investitionen, auch über EU-Finanzierungsmechanismen, in Forschung und Innovationen im Bereich Elektromobilität und stationäre Anwendungen;
- die Sicherung des Zugangs zu Rohstoffen und zur Verringerung der Abhängigkeit von kritischen Rohstoffen;
- die Entwicklung der notwendigen Fähigkeiten für die neuen Herstellungsverfahren und neuen Technologien;
- die Schaffung eines unterstützenden EU-Rechtsrahmens, wozu auch die Stärkung der Sammel- und Recyclingsysteme der Batterierichtlinie gehört.

Warum schlägt die Kommission eine neue Kennzeichnung für Reifen vor?

Die überarbeitete Energieverbrauchskennzeichnung für Reifen geht mit strengeren Auflagen in Bezug auf Kraftstoffeffizienz, Lärmbelastung und Sicherheit einher und gilt für alle Reifen sowohl von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen als auch schweren Nutzfahrzeugen. Mit der neuen Kennzeichnung werden die Verbraucher über mehr Informationen verfügen, um effiziente und sichere Reifen zu wählen.

Sie wird zudem der Umwelt zugutekommen, da die Kraftstoffeffizienz erhöht und Treibhausgasemissionen verringert werden. Sie wird zu CO₂-Einsparungen führen, die so hoch sind, als gäbe es **auf den Straßen der EU bis zum Jahr 2030 jährlich fast 4 Mio. Pkw weniger**. Darüber hinaus wird die Kennzeichnung auch für die Verbraucher von Vorteil sein: pro Haushalt könnten jährlich **bis zu 125 EUR pro Fahrzeug gespart** werden, wenn Reifen der Klasse A anstatt solcher der Klasse F verwendet werden.

c) VERNETZTE UND AUTOMATISIERTE MOBILITÄT

Was unternimmt die Kommission zur Vorbereitung auf selbstfahrende Fahrzeuge?

Die Kommission schlägt eine Strategie vor, die Europa weltweit zu einem Vorreiter für vollautomatisierte und vernetzte Mobilitätssysteme machen soll. Grundlage der Strategie ist eine neue Ebene der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsteilnehmern, die den Verkehrsteilnehmern, der Industrie und dem Mobilitätssystem insgesamt potenziell erhebliche Vorteile bringen könnte. Der Verkehr wird sicherer, sauberer, billiger und für ältere Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität leichter zugänglich.

Fahrerassistenzsysteme wie automatische Geschwindigkeitsregelung oder automatische Bremssysteme geben den Fahrern bereits heute einen Eindruck von den Vorzügen des teilweise automatisierten Fahrens. In den kommenden Jahren werden nach und nach automatisierte Fahrzeuge verfügbar werden, die zunächst nur bestimmte, später jedoch immer komplexere Verkehrssituationen ohne Überwachung durch einen menschlichen Fahrer meistern können. Beispiele hierfür sind fahrerlose öffentliche Verkehrsmittel und Müllfahrzeuge, automatisches Einparken und die Kuppelung von Lastkraftwagen über eine elektronische Deichsel (Truck Platooning). In ihrer Mitteilung gibt die Kommission heute eine ehrgeizige Agenda vor, um den Weg für eine optimale Einführung dieser Technologien zu bereiten, und zwar durch:

- **Finanzielle Unterstützung:** Für den Zeitraum 2014–2020 wurden Mittel von insgesamt etwa 300 Mio. EUR aus dem EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation „Horizont 2020“ bereitgestellt, um Forschung und Innovation rund um die Automatisierung von Fahrzeugen zu unterstützen. Für die Jahre 2018-2020 sind Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen mit einer Mittelausstattung von insgesamt 103 Mio. EUR geplant. Dabei werden hauptsächlich groß angelegte Demonstrations- und Pilotvorhaben unterstützt. Darüber hinaus wird die Kommission im Jahr 2018 Fördermittel in Höhe von insgesamt 50 Mio. EUR bereitstellen, um die Nutzung der 5G-Konnektivität für hoch automatisierte Fahrfunktionen und neue Mobilitätsdienste zu prüfen. Außerdem werden heute im Rahmen der [Fazilität „Connecting Europe“](#) weitere Mittel in Höhe von bis zu 450 Mio. EUR für die Förderung der Digitalisierung des Verkehrs bereitgestellt. Mit Blick auf die Zukunft wird im Rahmen des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens eine neue Partnerschaft aufgebaut, um durch Einbeziehung der Industrie, der Mitgliedstaaten und der Kommission ein vollständig koordiniertes Vorgehen in Bezug auf Forschung und Anwendungsplanung zu gewährleisten;
- **einen geeigneten Rechtsrahmen:** In der Mitteilung wird vorgeschlagen, wie mit Fragen umgegangen werden soll, die den Binnenmarkt betreffen (z. B. Cybersicherheit, gesicherte, interoperable und vertrauenswürdige Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur, Datenschutz und Zugang zu Daten), um eine Fragmentierung des Marktes zu vermeiden. Erst kürzlich wurden der Rahmen für die Typgenehmigung reformiert, die Verordnung über die allgemeine Sicherheit aktualisiert und der EU-Rechtsrahmen zur Haftung als für diese Technologien geeignet bewertet;
- **Berücksichtigung ethischer und gesellschaftlicher Aspekte:** Die Kommission wird die mittel- und langfristigen sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen des vernetzten und automatisierten Fahrens prüfen, die Umschulung von Arbeitskräften unterstützen und ein EU-Forum einrichten, das sich mit ethischen Fragen im Zusammenhang mit fahrerloser Mobilität befassen soll.

Was tut die Kommission, um die Digitalisierung des Güterverkehrs zu fördern?

Die Kommission schlägt heute vor, die nationalen Behörden zur Annahme von Informationen zu verpflichten, die von Transportunternehmen elektronisch zur Verfügung gestellt werden, sofern diese bestimmte Voraussetzungen in Bezug auf Authentizität, Integrität, Sicherheit usw. erfüllen. Es wird davon ausgegangen, dass der Sektor damit jährlich 39 Mio. Arbeitsstunden einsparen wird, was 3,1 Mrd. EUR entspricht. Derzeit werden weniger als 1 % aller grenzüberschreitenden Güterverkehrsvorgänge in der EU papierlos abgewickelt. Darüber hinaus schlägt die Kommission vor, die Meldeformalitäten im Seeverkehr zu vereinfachen. Seeverkehrsunternehmen wenden jährlich 4,7 Mio. Arbeitsstunden zur Erfüllung aufwendiger Meldeformalitäten auf. Durch Harmonisierung und Straffung der Formalitäten auf EU-Ebene könnte diese Zahl halbiert werden.

Weitere Informationen zu diesen beiden Vorschlägen sind [hier](#) zu finden.

Weitere Informationen

Pressemitteilung: [Europa in Bewegung: Die Kommission vervollständigt ihre Agenda für eine sichere, umweltfreundliche und vernetzte Mobilität](#)

[Factsheet: Gestaltung der Zukunft der Mobilität](#)

[Factsheet: Sichere Mobilität – Ein Europa, das schützt](#)

[Factsheet: Umweltfreundliche Mobilität – Umsetzung des Übereinkommens von Paris](#)

[Factsheet: Vernetzte und automatisierte Mobilität – Für ein wettbewerbsfähiges Europa](#)

[Liste der Vorschläge](#)

MEMO/18/3681

Kontakt für die Medien:

[Enrico BRIVIO](#) (+32 2 295 61 72)
[Alexis PERIER](#) (+32 2 296 91 43)
[Anna-Kaisa ITKONEN](#) (+32 2 29 56186)
[Nicole BOCKSTALLER](#) (+32 2 295 25 89)
[Lucia CAUDET](#) (+32 2 295 61 82)
[Victoria VON HAMMERSTEIN-GESMOLD](#) (+32 2 295 50 40)
[Anca PADURARU](#) (+ 32 2 299 12 69)

Kontakt für die Öffentlichkeit: [Europe Direct](#) – telefonisch unter [00 800 67 89 10 11](#) oder per [E-Mail](#)

Attachments

[Factsheet Shaping the future of Mobility.pdf](#)
[Factsheet Safe Mobility A Europe that protects.pdf](#)
[Factsheet Clean Mobility Implementing the Paris Agreement.pdf](#)
[Factsheet Connected and Automated Mobility For a competitive Europe.pdf](#)