



*Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss*

**INT/351  
"CARS 21"**

Brüssel, den 26. September 2007

## **STELLUNGNAHME**

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

zu der

**"Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat -  
Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert - Stellungnahme der  
Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21 - Ein Beitrag zur Strategie  
der EU für Wachstum und Beschäftigung"**

KOM(2007) 22 endg.

---

Die Europäische Kommission beschloss am 7. Februar 2007, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 262 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

*"Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat - Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert - Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21 - Ein Beitrag zur Strategie der EU für Wachstum und Beschäftigung"*

KOM(2007) 22 endg.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Binnenmarkt, Produktion und Verbrauch nahm ihre Stellungnahme am 18. Juli 2007 an. Berichterstatte war Herr DAVOUST.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 438. Plenartagung am 26./27. September 2007 (Sitzung vom 26. September) mit 144 Ja-Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

\*

\* \*

## 1. Überblick und wichtigste Empfehlungen

- 1.1 Der EWSA begrüßt, dass die Europäische Kommission künftig eine **"bessere Rechtsetzung"** anstrebt und "ein sinnvolles Zusammenwirken der verschiedenen Politikbereiche erreichen, die Politik berechenbar machen, das öffentliche Interesse wahren (z.B. bei Sicherheit und Umweltschutz) und zugleich die Belastung der Industrie durch Regelungen senken" will. Er begrüßt das erklärte Anliegen, einen umfassenden Ansatz zu entwickeln und die unterschiedlichen Dimensionen der Industrieentwicklung und ihrer Wettbewerbsfähigkeit sowie die verschiedenen Betroffenenkreise mit einzubinden.
- 1.2 Generell entspricht die allgemeine Marschrichtung der Initiative CARS 21 dem Anliegen, dass die politischen Entscheidungsträger sich untereinander mit den verschiedenen interessierten Industriekreisen, die nach Ansicht des EWSA umfassende Unterstützung benötigen, abstimmen. Die Kommissionsmitteilung, die im Rahmen der bereits erfolgten Rechtsetzungsarbeit angesiedelt ist und in der die in Zukunft in diesem Zusammenhang zu ergreifenden Maßnahmen umrissen werden, verdeutlicht die Vorteile dieser Vorgehensweise, gleichzeitig jedoch auch die Schwierigkeiten, mit der sie verbunden ist.
- 1.3 Diese Vorgehensweise bietet den Vorteil, dass allen interessierten Seiten die Grundzüge der europäischen Politik bezüglich der Automobilindustrie klar dargelegt werden. In allen wichtigen Bereichen wird die Berechenbarkeit der EU-Politik verbessert und Schritt für Schritt die Belastung der Industrie durch Regelungen gesenkt.

- 1.4 Die Reduzierung des Verwaltungsaufwands, die sich aus der Ersetzung der 38 EG-Richtlinien durch entsprechende UN/ECE-Regelungen ergibt, kann somit als unmittelbarer Vorzug dieser Vorgehensweise angesehen werden. Des Weiteren zeigt die in den Bereichen Umwelt und Sicherheit geleistete Arbeit deutlich, dass eine integrierte Vorgehensweise machbar ist und dem Rechtsrahmen in den Augen aller interessierten Seiten höhere Legitimität verleiht und ihn für die Industriekreise berechenbarer macht. Ein solcher Ansatz schafft somit einen Konsens, auf dem alle Maßnahmen der Betroffenen fußen.
- 1.5 Dennoch muss auch auf die Probleme bei der Umsetzung dieses Ansatzes hingewiesen werden. Es gibt dreierlei Arten von Schwierigkeiten:
- i) die Suche nach einem Konsens dürfte die diversen zu fällenden Entscheidungen hinauszögern;
  - ii) die Analysen und Empfehlungen sind inhaltlich sehr stark davon abhängig, welche Interessengruppen beteiligt sind;
  - iii) die Entscheidung für ein integriertes Vorgehen kann dazu führen, dass bei einer Analyse der gestellten Fragen die Verantwortlichkeiten verschleiert werden.
- 1.6 Die in der Kommissionsmitteilung aufgeführte Liste der 39 Maßnahmen oder Initiativen ist sehr lang, und für sich genommen scheint jede einzelne von ihnen gerechtfertigt. Die Umsetzung aller 39 Punkte dürfte allerdings schwieriger sein und schwerwiegende Probleme hinsichtlich der Kompatibilität und des Zeitplans aufwerfen. So werden die Bereiche Umwelt und Sicherheit zwar auf Grundlage eines integrierten Ansatzes angesprochen, doch werden diese beiden Fragen selbst nicht vor einem integrativen Hintergrund behandelt. Eine Fragestellung nach dem Preis der Produkte, die allen ins Auge gefassten Erfordernissen genügen – wie im Bericht der hochrangigen Gruppe geschehen - hätte diese Integration zweifelsohne gestattet, hätte jedoch auch deutlich gemacht, dass es erforderlich ist, eine Wahl zu treffen. Des Weiteren legte die hochrangige Gruppe Wert darauf, dass ihre Schlussfolgerungen in einen für alle politischen Entscheidungsträger verbindlichen "Fahrplan" einmünden. Dieses Dokument verkörperte das integrierte Konzept, dessen Förderung sich die Kommission von CARS 21 erhofft hatte. Der EWSA kann nur bedauern, dass in der Kommissionsmitteilung kein derartiger Fahrplan vorgeschlagen wird, nicht einmal in abgewandelter Form.
- 1.7 Die hochrangige Gruppe hat einen großen Teil ihrer Untersuchung vom Standpunkt der Autobauer aus durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass die zu regelnden Problembereiche weitgehend durch produktorientierte und technische Fragestellungen beherrscht werden. Der EWSA weist darauf hin, dass die gleiche Vorgehensweise zu einer anderen Sichtweise geführt hätte, wenn die Interessen der Autofahrer stärker im Vordergrund gestanden hätten. Folglich ist es künftig erforderlich, im Zuge der Bewertungen und Neubewertungen die Liste der interessierten Seiten zu revidieren.

- 1.8 Ein integrierter oder globaler Ansatz birgt die Gefahr, dass jede interessierte Seite argumentiert, dass die anderen sich anpassen müssen. So könnten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit oder des Umweltschutzes die Industriekreise der Ansicht sein, dass die für die Infrastrukturen zuständigen Stellen oder die Verbraucher durch ihr Verhalten die Schuld dafür tragen, dass die - insbesondere technischen - Bemühungen der Industrie nicht voll zum Tragen kommen können.
- 1.9 Alle diese Punkte machen deutlich, dass in der Kommissionsmitteilung die Frage der Politik im Automobilbereich und der Entscheidungen, mit denen sie konfrontiert ist, nicht erschöpfend behandelt werden kann. Von daher unterstützt der EWSA den gewählten Ansatz: Die öffentliche Debatte über die Politik im Automobilbereich muss weitergeführt werden, sie muss allen Sozialpartnern und überhaupt allen interessierten Seiten offen stehen und deutlich machen, welche Entscheidungen zu welchem Zeitpunkt zu treffen sind. Diese Vorgehensweise ist zielführender, als nur ein für allemal eine Liste mit allen denkbaren Marschrouten zusammenzustellen, und es den Sachverständigen und den Industriellen zu überlassen, den einzuschlagenden Weg unter sich auszumachen.
- 1.10 Als Schlussfolgerung am Ende ihrer Mitteilung sieht die Kommission "die einmalige Gelegenheit, im Rahmen ihrer Industriepolitik eine neue Kultur der Politikgestaltung zu etablieren. Nach Auffassung der Kommission sollte bei der Ausarbeitung von Vorschlägen für Rechtsakte stets auf Qualität, Einfachheit, Folgen, Anhörung der Betroffenen, angemessene Fristen und die Wahl des geeigneten Rechtsinstruments geachtet werden." Der EWSA befürwortet dieses Konzept und möchte mit dieser Stellungnahme der Kommission dabei behilflich sein, dieses Konzept in vollem Umfang umzusetzen.

In diesem Zusammenhang empfiehlt der EWSA:

- den Unternehmern Zeit einzuräumen, um die Technologien zu entwickeln, die notwendig sind, um diese strengeren Vorschriften einzuhalten, ohne dass dies zu einer nennenswerten Verteuerung der Produkte und damit letztendlich zu einer Verlangsamung bei der Erneuerung der Fahrzeugparks führt;
- sich im Zuge der Umweltdiskussionen nicht auf die Frage nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu beschränken und sich nicht ausschließlich technologischen Lösungsansätzen zuzuwenden, um einen holistischen Ansatz zu entwickeln, durch den dem Stellenwert des Automobils und des Straßenverkehrs in der europäischen Gesellschaft mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird;
- ein Forum "Umstrukturierung" durchzuführen und die für das Jahr 2009 vorgesehene Bewertung sowie Folgeabschätzungen zu planen, auf die sich das Forum unter Rückgriff auf den im Rahmen von CARS 21 propagierten integrierten Ansatz stützen soll. Dabei soll dem Forum sowohl in der vorbereitenden Phase (bei der Zusammenstellung der Liste der beteiligten Interessengruppen), als auch nach Abschluss der Arbeiten (durch die Aufnahme der durch die Studiengruppen erarbeiteten Empfehlungen) mehr Legitimität verliehen werden;

- den EWSA unmittelbarer und frühzeitiger in diese Arbeiten einzubeziehen, da der Ausschuss in seiner Beschaffenheit und Zusammensetzung dazu prädestiniert ist, diese Form der Einbindung der verschiedenen Gruppierungen der europäischen Gesellschaft in die auf sie ausgerichtete Politik der Europäischen Kommission zu ermöglichen.

## 2. **Der Kommissionsvorschlag**

### 2.1 **Der Ansatz der Europäischen Kommission: Originalität und Vorbildcharakter von CARS 21**

- 2.1.1 Im Rahmen ihrer Politik zur Verbesserung der Qualität der Rechtsetzung sowie zur Bewältigung der Herausforderungen des größeren weltweiten Wettbewerbs ersuchte die Kommission 2004 die hochrangige Gruppe CARS 21, die aus Vertretern der wichtigsten Interessengruppen (Mitgliedstaaten, Industrie, nichtstaatliche Organisationen, Europäisches Parlament) sowie aus den drei an diesem Dossier beteiligten Kommissionsmitgliedern (zuständig für Unternehmen und Industrie, Umwelt, Verkehr) besteht, Empfehlungen für künftige Strategien abzugeben.
- 2.1.2 Im Einzelnen sah der Aufgabenkatalog für die hochrangige Gruppe Folgendes vor: Sie hatte die Aufgabe, auf kurze, mittlere und lange Sicht Empfehlungen über die staatliche Politik und den Regelungsrahmen bezüglich der europäischen Automobilindustrie abzugeben. Dabei bestand das Ziel darin, die globale Wettbewerbsfähigkeit der Automobilbranche zu verbessern, die Arbeitsplätze zu erhalten und gleichzeitig den weiteren Fortschritt bei der Umweltschutz- und Sicherheitsausstattung der Fahrzeuge zu Preisen, die für Privathaushalte erschwinglich bleiben, zu gewährleisten.
- 2.1.3 Die Kommission beabsichtigte auf diese Weise, den Automobilssektor durch Maßnahmen im Rahmen ihrer ausdrücklich an der Lissabon-Agenda ausgerichteten Industriepolitik beispielhaft zu modernisieren: Um eine nachhaltige Entwicklung der wirtschaftlich vertretbaren Produktion, die gleichzeitig sozial verantwortlich und umweltfreundlich ist, zu gewährleisten, möchte die Kommission, dass ihren Interventionen eine breit angelegte Konzertierung aller betroffenen Seiten vorausgeht, um die derzeitige Lage und die Zukunft des Automobilssektors zu analysieren und zu einem möglichst umfassenden Konsens über die zu ergreifenden Maßnahmen zu gelangen. Im vorliegenden Fall waren aus den Reihen der betroffenen Kreise in der hochrangigen Gruppe die Autohersteller, Ölproduzenten, Zuliefererfirmen, Ersatzteil- und Reparaturbetriebe, die Autofahrer, die Behörden der einzelstaatlichen Regierungen und die drei am stärksten betroffenen Generaldirektionen (Umwelt, Verkehr und Energie sowie Unternehmen und Industrie) vertreten. Die GD Unternehmen und Industrie zeichnete für die Koordinierung der Arbeiten, die sich durch das ganze Jahr 2005 zogen, verantwortlich. Im April 2005 wurde eine öffentliche Anhörung durchgeführt. Der Bericht wurde von der Arbeitsgruppe im Dezember 2005 angenommen. Ihre Schlussfolgerungen wurden anlässlich einer großangelegten öffentlichen Anhörung im Jahre 2006 vorgelegt. Die Kommissions-

mitteilung stützt sich auf den Bericht CARS 21 und gleichermaßen auf die im Jahr 2006 eingegangenen 34 Beiträge.

- 2.1.4 In dem Bericht CARS 21 wird auf die sehr lobenswerten Bemühungen der Kommission verwiesen, die unkontrollierte Ausbreitung nicht koordinierter und somit nicht immer miteinander vereinbarere Rechtsetzungsinitiativen zu vermeiden.
- 2.1.5 Wie im Bericht mehrfach angedeutet, vertritt die Arbeitsgruppe einen Ansatz, den sie holistisch nennt und der darin besteht herauszufinden, wie die unterschiedlichen Aspekte ineinandergreifen. Die Mitglieder der hochrangigen Gruppe trugen sich somit mit der Absicht, das Regelwerk lesbarer und berechenbarer zu gestalten und zu vermeiden, dass die einzelnen Generaldirektionen der Kommission Maßnahmen ergreifen, deren Auswirkungen kaum bekannt sind und deren Vereinbarkeit mit den Maßnahmen anderer Generaldirektionen keiner Kontrolle unterliegt.
- 2.1.6 Die Arbeitsgruppe sprach in ihrem Abschlussbericht 18 Empfehlungen aus, die in 7 Gruppen eingeteilt waren: Verbesserung der Rechtsetzung, Umwelt, Straßenverkehrssicherheit, Handel, Forschung und Entwicklung, Besteuerung und steuerliche Anreize sowie geistiges Eigentum. Ferner wurde den politischen Entscheidungsträgern und Gesetzgebern abschließend ein "Fahrplan" für die Regelungen vorgeschlagen, die in den kommenden zehn Jahren einen Einfluss auf die Automobilindustrie haben werden. In völliger Übereinstimmung mit den von der Kommission festgelegten Zielsetzungen sollte durch diesen derart konzipierten Fahrplan der europäischen Politik im Automobilbereich Kohärenz und auch die Berechenbarkeit verliehen werden, derer die privaten Investoren bedürfen, um die Wettbewerbsfähigkeit dieser Branche zu sichern: Durch das in diesem Fahrplan abgesteckte Regulierungskonzept für die nächsten Jahre sollte diese Berechenbarkeit gewährleistet werden.
- 2.1.7 Mit ihrer Mitteilung reagiert die Kommission auf den Bericht der Gruppe CARS 21. Das Dokument beinhaltet sowohl eine Bewertung der Kommissionsempfehlungen, als auch die Reaktionen auf den Bericht CARS 21, die im Rahmen der 2006 durchgeführten Konsultationen eingegangen sind. Die Kommission beschreibt darin, in welche Richtung ihre künftige Politik im Automobilssektor gehen soll. Nachstehend die wichtigsten Aktionsfelder:
- **Verringerung des Verwaltungsaufwands:** Die Kommission wird den Ersatz von 38 EG-Richtlinien durch entsprechende UN/ECE-Regelungen<sup>1</sup> vorschlagen, darunter die Regelungen für Reifen, Sicherheitsglas, Nebelscheinwerfer und Sicherheitsgurte. Damit wird der Industrie ein weltweit gültiges, einheitliches Regelwerk zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus werden für 25 EG-Richtlinien und UN/ECE-Regelungen Bestimmungen über die Selbstprüfung und die virtuelle Prüfung eingeführt, mit deren Hilfe die Befolgungskosten verringert und die Verwaltungsverfahren kostengünstiger und zeit-effektiver gestaltet werden.

---

<sup>1</sup> Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa.

- **Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen:** Die Strategie der Kommission verfolgt einen integrierten Ansatz, bei dem neben der Motortechnik auch technologische Verbesserungen (beispielsweise Festlegung von Mindestanforderungen an die Energieeffizienz von Klimaanlage, Festsetzung von Grenzwerten für den maximalen Rollwiderstand von Reifen und Verwendung von Gangwechsellanzeigen) sowie eine verstärkte Verwendung von Biokraftstoffen zum Einsatz kommen. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf zusätzlichen Maßnahmen der Mitgliedstaaten, beispielsweise in den Bereichen Verkehrsmanagement, Verbesserung des Fahrverhaltens und der Infrastruktur sowie eine weitere Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen.
- **Verkehrssicherheit:** Nach Auffassung der Kommission sollte eine wirksame Strategie für Verkehrssicherheit auf einer Kombination aus verbesserter Fahrzeugtechnologie, Straßeninfrastruktur, Fahrverhalten und Ahndung von Fehlverhalten beruhen. Insgesamt werden 11 Maßnahmen vorgeschlagen, darunter als obligatorische Elemente ein elektronisches Schleuderschutzsystem (ESP), Gurtwarner und Tagfahrlicht bei Neufahrzeugen.
- **Handel:** Es wird eine Prüfung der Möglichkeit vorgeschlagen, bilaterale Handelsabkommen (insbesondere mit asiatischen Ländern) zu schließen, um europäischen Unternehmen den Marktzugang zu erleichtern. Ferner wird nachdrücklich eine weltweite Durchsetzung der Rechte an geistigem Eigentum gefordert.
- **Forschung und Entwicklung:** Als wichtige Prioritäten werden saubere Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen und intelligente Fahrzeuge und Straßen genannt. Mit Forschungsausgaben in Höhe von rund 20 Mrd. EUR (ca. 5% des Umsatzes) ist die Automobilindustrie absolut betrachtet Europas größter FuE-Investor.

### 3. **Bemerkungen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses**

Bevor auf diesen neuen Umgang mit der Frage nach der Politik bezüglich des Automobilsektors und der sektorspezifischen Politiken insgesamt sowie auf ihre Vor- und Nachteile eingegangen wird, sollen in der vorliegenden Stellungnahme zunächst die fünf großen Bereiche und die für sie von der Kommission gemachten Vorschläge aufgegriffen werden.

#### 3.1 **Binnenmarkt, Vereinfachung der Rechtsvorschriften und Internationalisierung des Regelungsrahmens für Kraftfahrzeuge**

- 3.1.1 Der Ausschuss unterstützt den Vorschlag, künftig die Rahmenrichtlinie für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen auf alle Arten von Kraftfahrzeugen auszuweiten. Er weist insbesondere auf die Bedeutung hin, die diese Regelung für die Kennzeichnung von Ersatzteilen hat.

- 3.1.2 Der EWSA befürwortet den in der Mitteilung zum Ausdruck gebrachten Willen, das Regelungsumfeld zu vereinfachen und zu internationalisieren, ist gleichzeitig jedoch der Ansicht, dass diesem Willen zur Harmonisierung nicht der absolute Vorrang vor allen anderen Erwägungen eingeräumt werden darf.
- 3.1.3 In diesem Zusammenhang ist der EWSA wie die Kommission der Ansicht, dass multilaterale Bemühungen prinzipiell zu bevorzugen sind, und so unterstützt der Ausschuss voll und ganz die Kommission in ihrer Sichtweise, dass sie "es ... für notwendig [hält], dass die Gemeinschaft trotz Übernahme der UN/ECE-Regelungen weiterhin Rechtsakte außerhalb des UN/ECE-Regelungssystems erlassen kann, wo sie das für notwendig erachtet, um die gesundheits- und umweltpolitischen und sonstigen politischen Ziele der Gemeinschaft zu erreichen". Da solche Regelungen für den Bereich des internationalen Handels und des Marktzugangs potenziell kritisch sind, sollte ein derartiger Vorbehalt auch weiterhin aufrecht erhalten werden, damit die europäischen Industriellen über Instrumente verfügen, um auf Regelungen reagieren zu können, die ihre Wettbewerbsfähigkeit in anderen Teilen der Welt einschränken könnten.

### 3.2 **Ein umweltverträglicher, nachhaltiger Straßenverkehr**

- 3.2.1 Der EWSA begrüßt die Qualität der zur Förderung eines umweltverträglichen, nachhaltigen Straßenverkehrs getroffenen oder geplanten Maßnahmen. Ausgehend von den Zusagen der Kommission, die mit Nachdruck ihren Willen unterstreicht, die Folgen künftiger Regelungen für Beschäftigung und Sicherheit sorgfältig zu prüfen, will der EWSA die Kommission darauf aufmerksam machen, dass den Unternehmen Zeit eingeräumt werden muss, um die Technologien zu entwickeln, die notwendig sind, um diese strengeren Vorschriften einzuhalten, ohne dass dies zu einer nennenswerten Verteuerung der Produkte und damit letztendlich zu einer Verlangsamung bei der Erneuerung der Fahrzeugparks führt. Diese Fragestellung, deren Bedeutung im Bericht CARS 21 hervorgehoben wurde, scheint in der Kommissionsmitteilung eher untergeordnete Berücksichtigung zu finden.
- 3.2.2 In diesem Zusammenhang nimmt der EWSA mit Interesse zur Kenntnis, dass die Kommission künftig dem tatsächlichen Schadstoffausstoß der Fahrzeuge eine größere Aufmerksamkeit schenken will (Punkt 8), bedauert indes, dass sie daraus nicht die im Hinblick auf Kontrolle, Wartung und Reparaturfähigkeit der Fahrzeuge erforderlichen Konsequenzen zieht.
- 3.2.3 Der EWSA weist darauf hin, dass im Mittelpunkt des von der Kommission vertretenen integrierten Ansatzes die Schadstoffemissionen und insbesondere die CO<sub>2</sub>-Emissionen der in Europa in den kommenden Jahren verkauften Neuwagen stehen. Die Kommission interessiert sich dabei lediglich für technologische (Biotreibstoffe, Wasserstoff, intelligente Fahrzeuge und Verkehrssysteme) oder ökonomische Lösungen (mögliche Einbindung des Straßenverkehrssektors), die sie fördern möchte. Der EWSA bedauert, dass die Kommission nicht ausreichend untersucht, welche Möglichkeiten ein holistischer Ansatz bietet, durch den dem

Stellenwert des Automobils und des Straßenverkehrs in der europäischen Gesellschaft mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird.

- 3.2.4 Der EWSA unterstreicht in diesem Zusammenhang, dass in dem Bericht CARS 21 beispielsweise ausdrücklich Besorgnis über das Tempo der Erneuerung der Fahrzeugparks, dem eine echte Schlüsselfunktion zugeschrieben wird, geäußert wird. Des Weiteren wird auf die Bedeutung der Verkehrsüberlastung hingewiesen. Der EWSA wünscht, dass diese Förderung eines umweltfreundlicheren Automobils mit anderen Maßnahmen einhergeht, beispielsweise mit der Förderung alternativer Formen des Zugangs zu einem Kraftfahrzeug, die künftig gleichberechtigt mit den technologischen Lösungsansätzen geprüft werden sollten.
- 3.2.5 Der EWSA weist darauf hin, dass das Angebot an umweltverträglicheren Fahrzeugen erhöht und die Nachfrage nach ihnen angeregt werden sollte. Die Kommission sollte sich daher für die Erarbeitung aufeinander abgestimmter, technisch neutraler und möglichst harmonisierter steuerlicher Anreize für bestimmte Fahrzeuge und Treibstoffe einsetzen – beispielsweise in Abhängigkeit vom CO<sub>2</sub>-Ausstoß –, wodurch über direkte Einflussnahme auf die Verbraucher und ihre Nachfrage ein Beitrag zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen geleistet würde.

### 3.3 **Verbesserung der Sicherheit auf Europas Straßen**

- 3.3.1 Der EWSA unterstützt den umfassenden, von der Kommission vertretenen Ansatz im Hinblick auf eine wirksame Sicherheitsstrategie für den Straßenverkehr, die "die Fahrzeugtechnik, die Straßeninfrastruktur, das Fahrerverhalten und die Durchsetzung der Verkehrsregeln einschließen" muss.
- 3.3.2 Die gleichen Fragen, die schon bei der Behandlung des Themas Umweltschutz auftauchten, stellen sich auch hier. Eine der wichtigsten Formulierungen des Berichts CARS 21, durch die deutlich wird, dass bei der Umweltschutz- und Sicherheitsausstattung der Fahrzeuge mitunter Zugeständnisse gemacht werden müssen, lautet "*zu einem für den Benutzer erschwinglichen Preis*". Diese Formulierung wird in der Mitteilung nicht aufgegriffen.
- 3.3.3 Bezüglich der Sicherheit im Straßenverkehr wird in der Kommissionsmitteilung<sup>2</sup> vorgeschlagen,
- den Einbau von Isofix-Kindersitzbefestigungen in Neufahrzeuge der Klasse M1 vorzuschreiben;
  - die Benutzung von Tagfahrlicht vorzuschreiben (eine öffentliche Anhörung hierzu wurde am 1. August 2006 gestartet);
  - das elektronische Schleuderschutzsystem ESP vorzuschreiben, zunächst für schwere Nutzfahrzeuge, später auch für leichte Nutzfahrzeuge und Pkw, sobald ein Verfahren zur Prüfung ihrer Wirkung entwickelt worden ist;

---

<sup>2</sup> KOM(2007) 22 endg., S. 15.

- Gurtwarner für alle Neufahrzeuge vorzuschreiben;
- neue Anforderungen für die Phase II der Fußgängerschutz-Richtlinie 2003/102/EC festlegen, um den Fußgängerschutz wirksamer zu gestalten<sup>3</sup>.

3.3.4 Der EWSA hält es für wichtig, dass diese Vorschläge sich allenfalls in einer angemessenen Erhöhung der Preise für Neuwagen niederschlagen, und spricht sich daher dafür aus, die Anschaffungskosten der Fahrzeuge und ihre Auswirkungen auf die Geschwindigkeit bei der Erneuerung der Fahrzeugparks und mithin auf die Sicherheit im Straßenverkehr stärker in den Mittelpunkt zu rücken. Der Ausschuss weist darauf hin, dass für Phase II des Entwurfs der Richtlinie zum Fußgängerschutz noch Klärungsbedarf besteht, was dazu führt, dass den Herstellern für die Umsetzung der Richtlinie weniger Zeit als erforderlich zur Verfügung steht und so die Planbarkeit der entsprechenden Maßnahmen beeinträchtigt wird. Des Weiteren müssen umgehend der Zeitplan für die Umsetzung der Richtlinie sowie die genauen Anforderungen an die Hersteller festgelegt werden. Er fordert die Kommission auf zu bedenken, dass die Sicherheit im Straßenverkehr auch impliziert, dass die Verbraucher ihre Fahrzeuge warten, auch wenn es sich um Altfahrzeuge handelt. Er empfiehlt eine Bewertung und Klassifizierung der geplanten Maßnahmen nach Maßgabe der Kosten-Nutzen-Relation jeder einzelnen dieser Maßnahmen, die sich ergibt, wenn die Kosten für den Nutzer jeweils den Auswirkungen auf die Unfallzahlen, den Veränderungen der Morbidität oder den Folgen für die Verkehrsteilnehmer gegenübergestellt werden. Gleichzeitig fordert der EWSA die Kommission auf, nicht allein die Technik in den Vordergrund zu stellen, sondern auch ausdrücklich alle Maßnahmen zu treffen, mit denen das Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer beeinflusst werden kann (Unterricht, Prävention, Beschilderung ...). Der Ausschuss weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass den Auswirkungen, die die demografische Entwicklung und die Tatsache, dass alte oder sehr alte Fahrer einen immer größeren Teil der Auto- und Straßenbenutzer ausmachen werden, auf diese Fragenkomplexe haben, in Zukunft besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss.

3.3.5 In diesem Zusammenhang und übereinstimmend mit dem Bericht CARS 21 weist der EWSA auf die Bedeutung der steuerlichen Anreize hin, um die Nachfrage nach sichereren Fahrzeugen zu fördern. Durch entsprechende Anreize sollte für eine Erweiterung des Angebots an sichereren Fahrzeugen gesorgt und die Nachfrage nach solchen Fahrzeugen belebt werden.

#### 3.4 **Handel und überseeische Märkte:**

Der EWSA befürwortet die von der Kommission vertretene Haltung zu den Fragen des internationalen Handels und insbesondere die Aufmerksamkeit, die sie gleichzeitig den internationalen bilateralen Abkommen, den nichttarifären Handelshemmnissen und der vor allem in Asien bedeutsamen Frage nach den Rechten am geistigen Eigentum widmet. Bei der Auswahl der Länder, mit denen Freihandelsabkommen geschlossen werden sollen, müssen im

<sup>3</sup>

Richtlinie 2003/102/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates (ABl. L 321 vom 6.12.2003, S. 15); Stellungnahme des EWSA: ABl. C 234 vom 30.9.2003, S. 10.

Vorfeld vor allem die wirtschaftlichen Kriterien berücksichtigt werden, wie beispielsweise die potenzielle Größe des Marktes und die von ihm gebotenen Perspektiven sowie die Möglichkeit zur beiderseitigen Aufhebung von Handelshemmnissen in gegenseitigem Einvernehmen usw. Neben diesen für die Erzeugerindustrie interessanten Fragestellungen weist der EWSA die Kommission darauf hin, dass die Frage des Ersatzteilmarktes stärker berücksichtigt werden muss, um das Handeln der einzelnen europäischen Staaten auf diesem Gebiet zu vereinheitlichen und gleichzeitig eine Strategie gegenüber China, Indien oder Russland zu erarbeiten.

### 3.5 **Forschung und Entwicklung**

Der EWSA steht voll und ganz hinter der Förderung von Forschung und Entwicklung und der Überzeugung der Kommission, dass die drei Pfeiler der nachhaltigen Entwicklung nur dann tragen können, wenn private und öffentliche Forschungsanstrengungen fortgeführt und vertieft werden. Ähnlich wie unter Ziffer 3.4 weist der EWSA an dieser Stelle auf die Notwendigkeit hin, den gesamten Sektor einschließlich der nachgeschalteten Industrie einzubeziehen. Die Frage nach den Kosten für den technologischen Fortschritt, nach der Reparaturfähigkeit der Fahrzeuge, auf die dieser Fortschritt einen großen Einfluss hat, und die Frage nach der für die Anpassung der Reparaturleistungen und der Infrastruktur notwendigen Weiterbildung müssen sehr zeitnah gestellt werden, und die Kommission muss zu diesem Zwecke gezielte politische Maßnahmen einleiten. Die Kommission sollte einen angemessenen Teil der Mittel aus dem 7. Rahmenprogramm auch für die Verfolgung eines integrierten Ansatzes in der Straßenverkehrssicherheit zur Verfügung stellen, der auch die Infrastruktur umfasst, beispielsweise elektronische Kommunikationssysteme u.a.

### 3.6 **Besteuerung und steuerliche Anreize**

Der EWSA unterstützt die Kommission, die "das Parlament und den Rat auff[ordert], die Richtlinie<sup>4</sup> so bald wie möglich zu verabschieden". Sobald das Parlament diesen Vorschlag für eine Richtlinie, die Anreize zu einer Harmonisierung der Steuerpolitiken schaffen soll, verabschiedet hat, muss der Rat von der Zweckmäßigkeit überzeugt werden, die Vorschriften anzugleichen, die für die derzeitigen Verzerrungen zwischen den Kraftfahrzeugmärkten und Kfz-Reparaturdienstleistungen innerhalb der Europäischen Union verantwortlich sind.

---

4

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Besteuerung von Pkw (KOM (2005) 261 endg.); Stellungnahme des EWSA: ABl. C 195 vom 18.8.2006, S. 80.

### 3.7 **Der Ersatzteilmarkt**

Der EWSA bedauert, dass diese Fragestellungen in den Überlegungen der Kommission keinen größeren Platz einnehmen, unterstützt jedoch die Beibehaltung der Verordnung 1400/2002<sup>5</sup> und das Ansinnen der Kommission, für eine homogene Anwendung dieser Verordnung in der gesamten Union Sorge zu tragen. Der Ausschuss befürwortet, dass die Kommission den Vorschriften zur Gewährleistung des freien Zugangs zu technischen Informationen Geltung verschaffen will. In diesem Zusammenhang hebt er hervor, dass die aufmerksame Umsetzung der Vorschriften im Zuge der Übernahme des OASIS-Formats von außerordentlicher Bedeutung ist.

### 3.8 **Die Methode CARS 21 und ihre Anwendung durch die Kommission**

3.8.1 Der EWSA begrüßt, dass die Europäische Kommission künftig eine "**bessere Rechtsetzung**" anstrebt und "ein sinnvolles Zusammenwirken der verschiedenen Politikbereiche erreichen, die Politik berechenbar machen, das öffentliche Interesse wahren (z.B. bei Sicherheit und Umweltschutz) und zugleich die Belastung der Industrie durch Regelungen senken" will. Er begrüßt das erklärte Anliegen, einen umfassenden Ansatz zu entwickeln und die unterschiedlichen Dimensionen der Industrieentwicklung und ihrer Wettbewerbsfähigkeit sowie die verschiedenen Betroffenenkreise mit einzubinden.

3.8.2 Bezüglich der sozialen und industriellen Fragen, wie sie auf den ersten Seiten des Berichts aufgeworfen werden, teilt der EWSA den Wunsch der Kommission, sie miteinander zu verknüpfen, da die Beschäftigung direkt mit der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie einerseits und der einzelnen Standorte andererseits verbunden ist. Unter diesem Blickwinkel unterstützt der Ausschuss im Großen und Ganzen den Vorschlag, die Lage der Industrie in Europa einer Untersuchung zu unterziehen.

3.8.3 Der EWSA begrüßt die Einschätzung der Kommission, dass "für den europäischen Markt bestimmte Fahrzeuge wahrscheinlich weiterhin in Europa gebaut" werden, vertritt jedoch wie die Kommission die Ansicht, dass dies wahrscheinlich nicht gleichbedeutend mit Beschäftigungsstabilität ist.

3.8.4 Der EWSA fordert die Kommission auf, den Dialog unter den Sozialpartnern zu beleben, um Unternehmens- und Arbeitsplatzverlagerungen innerhalb und außerhalb der Union, wie sie im Bericht CARS 21 beschrieben werden, zuvorkommen und in angemessene Bahnen zu lenken. Er fordert die Kommission des Weiteren auf, in diesem Zusammenhang Überlegungen darüber anzustellen, welche Auswirkungen die Entwicklungen im Automobilssektor auf Zulieferer zweiten und dritten Ranges haben, denen die derzeitigen Trends besonders zu schaffen machen.

---

<sup>5</sup>

Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor (ABl. L 203 vom 1.8.2002, S. 30).

3.8.5 In gleichem Zusammenhang finden die in der Mitteilung angedachten Hilfsmaßnahmen und der Gedanke, ein "Umstrukturierungsforum" für die Automobilindustrie einzurichten, "das sich mit diesen Fragen befassen und die Anpassung an den Wandel erleichtern soll", die vorbehaltlose Unterstützung des EWSA. Der Ausschuss fordert die Kommission auf, bei dieser Gelegenheit dafür zu sorgen, dass der gesamte Sektor und insbesondere die Akteure der nachgelagerten Industriezweige in diesen Arbeiten berücksichtigt werden und von den begleitenden Hilfsmaßnahmen profitieren können. Derartige Initiativen erfolgen nämlich ganz im Geiste der von den einzelnen Akteuren benötigten Konzertierungsverfahren oder der gemeinsamen strategischen Überlegungen innerhalb des Automobilsektors. Der EWSA betont, dass er im Zuge dieser Arbeiten und Debatten eine maßgebliche Rolle spielen und insbesondere dafür Sorge tragen möchte, dass alle Sozialpartner und insgesamt alle Interessengruppen stärker als bisher dabei vertreten werden.

3.8.6 Beispielsweise ist der Ausbildungs-/Schulungsbedarf in den KMU oder Kleinunternehmen größer und weniger gut gedeckt, und die Strukturfonds und andere Förderinstrumente für die Umstrukturierungen sollten auch diesen Akteuren des Sektors zugute kommen.

3.8.7 Die Kommission schließt ihre Mitteilung und sieht

*"die einmalige Gelegenheit, im Rahmen ihrer Industriepolitik eine neue Kultur der Politikgestaltung zu etablieren. Nach Auffassung der Kommission sollte bei der Ausarbeitung von Vorschlägen für Rechtsakte stets auf Qualität, Einfachheit, Folgen, Anhörung der Betroffenen, angemessene Fristen und die Wahl des geeigneten Rechtsinstruments geachtet werden."*

3.8.8 Der EWSA befürwortet dieses Konzept und möchte mit dieser Stellungnahme der Kommission dabei behilflich sein, dieses Konzept in vollem Umfang umzusetzen. Sie lenkt deswegen die Aufmerksamkeit der Kommission auf den mitunter etwas bruchstückhaften Charakter des entwickelten Ansatzes. Genauer gesagt, wenn auch die im Bericht CARS 21 entwickelten Analysen und die Schlussfolgerungen, die die Kommission aus ihnen zieht, nicht vergessen wurden, so sind sie in der Debatte doch durch eine geringe Berücksichtigung der Verbraucher und der nachgelagerten Industriezweige gekennzeichnet. Die daraus resultierende Behandlung des Themas Automobil allgemein und des Umweltschutzes und Sicherheitsaspektes scheint dem EWSA nicht holistisch genug: Sie repräsentiert eher die Sichtweise der Industrie, die sich zu stark auf das Erzeugnis und die Technologien konzentriert und die Fragenkomplexe Fahrzeugparks und Automobilgebrauch nicht genügend einbezieht.

3.8.9 Der EWSA vertritt daher die Ansicht, dass in der 2009 zu ziehenden Bilanz diese Stellungnahme sowie in verstärktem Maße der Standpunkt der nachgelagerten Industriezweige und der Kraftfahrzeugnutzer berücksichtigt werden sollte. Zu diesem Zwecke muss die "Anhörung der Betroffenen" fortgeführt und besser organisiert werden, damit der betroffene Automobilsektor nicht mit dem der Autohersteller gleichgesetzt wird und die "Folgenabschätzungen" in neuem Lichte anvisiert werden können. Die Folgenabschätzungen müssen qualitativ verbessert werden. Sie müssen auf gesicherten Daten beruhen und umfassend, objektiv

sowie neutral sein. Es ist nicht sinnvoll, dass eine Dienststelle der Kommission, die eine politische Stellungnahme zu einem bestimmten Thema zu erarbeiten hat, gleichzeitig auch die Folgenabschätzung zu dieser Problematik durchführt. Der EWSA stimmt dem Vorschlag zu, einen Ausschuss zur Durchführung von Folgenabschätzungen (Impact Assessment Board) einzusetzen und fordert die Kommission auf, diejenigen Interessengruppen mit einzubeziehen, die von den privaten "Architekten" des zu regulierenden Automobilsektors gerne vergessen werden.

Brüssel, den 26. September 2007

Der Präsident  
des Europäischen Wirtschafts- und  
Sozialausschusses

Der Generalsekretär  
des Europäischen Wirtschafts-  
und Sozialausschusses

**Dimitris DIMITRIADIS**

**Patrick VENTURINI**

---