



*Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss*

**TEN/301**  
**"Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen**  
**von Personenkraftwagen und**  
**leichten Nutzfahrzeugen"**

Brüssel, den 24. Oktober 2007

**STELLUNGNAHME**

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses  
zu der

**"Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament - Ergebnisse der  
Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von  
Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen"**

KOM(2007) 19 endg.

Die Kommission beschloss am 7. Februar 2007, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 175 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

*"Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament - Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen"*  
KOM(2007) 19 endg.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 5. Oktober 2007 an. Berichterstatter war Herr RANOCCHIARI.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss verabschiedete auf seiner 439. Plenartagung am 24. Oktober 2007 mit 142 Stimmen bei einer Gegenstimme und 2 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

\*

\* \*

## 1. **Zusammenfassung und Empfehlungen**

- 1.1 Der EWSA unterstützt die Initiative der Europäischen Kommission zur Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der durch den Straßenverkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen.
- 1.2 Die Kommission hat den Vorschlag unterbreitet, die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen durch technische Verbesserungen an den Fahrzeugmotoren bis 2012 auf 130 g/km zu verringern. Der Rat hat zu diesem Vorschlag seine Zustimmung signalisiert. Damit das Gesamtziel von 120 g/km bis 2012 verwirklicht werden kann, muss eine weitere Senkung um 10 g/km, sofern dies technisch möglich ist, durch alternative technische Maßnahmen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht werden.
- 1.3 Der EWSA vertritt den Standpunkt, dass diese ehrgeizige Initiative nur dann Erfolg haben kann, wenn sie mit ausgewogenen und diversifizierten Maßnahmen umgesetzt wird und der Zeitplan der Tatsache Rechnung trägt, dass die Hersteller die gewählten technischen Lösungen für sämtliche produzierten Modelle anpassen müssen - ein sehr komplexer Vorgang, der mit uneinheitlichen Kosten verbunden ist.

Verbesserungen beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Kraftfahrzeuge müssen mit anderen Worten für die Hersteller wirtschaftlich tragbar und technisch machbar und für die potenziellen Käufer erschwinglich sein.

- 1.4 In Anbetracht dessen hält es der EWSA zwar für zweckmäßig, die Hersteller zu schnelleren Fortschritten bei der Verringerung des Verbrauchs und der Emissionen anzuspornen, weist aber zugleich auf die Notwendigkeit hin, weitere Möglichkeiten zu prüfen, um dieses Ziel mithilfe eines in sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Hinsicht möglichst effektiven und effizienten Rechtsrahmens zu verwirklichen.
- 1.5 Der EWSA empfiehlt daher die Durchführung einer umfassenden und vertieften Folgenabschätzung, um die Kosten und den Nutzen der verschiedenen in Frage kommenden Lösungen von den kraftfahrzeugtechnischen Veränderungen bis hin zu den anderen Möglichkeiten zu ermitteln: Anpassung der Infrastrukturen, alternative Kraftstoffe, steuerliche Anreize, verschiedene Informationsmaßnahmen zur Förderung einer umweltverträglichen Fahrweise (was in städtischen Ballungsgebieten besonders wichtig ist<sup>1</sup>) sowie Beeinflussung der Nachfrage durch eine an den CO<sub>2</sub>-Emissionen orientierte Besteuerung. Zu den empfehlenswerten Maßnahmen gehört nach Auffassung des Ausschuss auch die Verwendung von Reifen mit geringem Rollwiderstand, durch die nach Aussage der Industrie der Verbrauch um 3%-4% gesenkt werden kann. In die gleiche Richtung geht auch der Vorschlag der Kommission, Systeme für die Reifendrucküberwachung einzuführen.
- 1.6 Durch einen intelligenten und wohldurchdachten Mix aller zu Gebote stehenden Maßnahmen können die Zielvorgaben für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden, ohne die Erneuerung des Fahrzeugbestands zu bremsen, indem durch eine entsprechende Begrenzung und Verteilung der finanziellen Belastung vermieden wird, dass die potenziellen Käufer von Neuwagen abgestraft werden.
- 1.7 Der EWSA hofft außerdem, dass ein Rechtsinstrument gewählt wird, das den Wettbewerb zwischen den Herstellern möglichst wenig beeinflusst, indem es keine verbindlichen Grenzen für die Modelle festlegt, die die Hersteller auf den Markt bringen dürfen, sondern die Nachfrage der Käufer auf Modelle mit niedrigeren Emissionswerten lenkt. Die Vorgaben für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sollten mit den bestehenden Differenzierungen innerhalb der Produktpaletten korreliert werden, wobei für die CO<sub>2</sub>-Emissionen diejenigen Parameter zugrunde zu legen sind, die als die aussagekräftigsten und am stärksten verbrauchabhängigen eingestuft werden.
- 1.8 Es ist von entscheidender Bedeutung, dass der gewählte Parameter geeignet ist, die Verbraucher auf die ihren tatsächlichen Bedürfnissen entsprechenden Fahrzeugkategorien hinzu lenken, damit ein für ihren täglichen Bedarf unnötiger Verbrauch und Schadstoffausstoß vermieden wird.
- 1.9 Vor diesem Hintergrund erscheint es dem EWSA befremdlich, dass die Kommission auch für leichte Nutzfahrzeuge eine Rechtsetzungsmaßnahme beabsichtigt. Diese für die gewerbliche Nutzung bestimmten Fahrzeuge werden von den potenziellen Käufern sorgfältig ausgewählt,

---

<sup>1</sup> Siehe Stellungnahme CESE 615/2007 "*Verkehr in städtischen und großstädtischen Ballungsgebieten*".

da ihr Verbrauch und damit ihr CO<sub>2</sub>-Ausstoß erhebliche Auswirkungen auf die Geschäftskosten hat. Bei den auf dem Markt angebotenen Fahrzeugen werden daher bereits jetzt die effizientesten Lösungen verwendet, d.h. fast ausschließlich Dieselmotoren.

Der EWSA empfiehlt daher, dass die Kommission vor einer diesbezüglichen Entscheidung in jedem Fall eine Folgenabschätzung auf der Grundlage einer aktuellen Erhebung der Schadstoffemissionen der leichten Nutzfahrzeuge durchführen sollte; eine derartige Erhebung ist derzeit nicht verfügbar.

- 1.10 Der EWSA ist außerdem der Auffassung, dass sich das Tätigwerden der Mitgliedstaaten neben den vorgenannten Maßnahmen auf weitere Bereiche erstrecken sollte (Straßen, intelligente Ampelanlagen usw.), nicht zuletzt durch die Bestückung der eigenen Dienstfahrzeugflotte mit saubereren Fahrzeugen und durch ihr Engagement sowohl beim Aufbau von Infrastrukturnetzen, die den Zugang zum Vertrieb von weniger umweltschädlichen Kraftstoffen wie Erdgas ermöglichen, als auch durch die Förderung des Kaufs von erdgas- oder LPG-betriebenen Kraftfahrzeugen, wozu sich der EWSA bereits in früheren Stellungnahmen geäußert hat<sup>2</sup>.

## 2. Einleitung

- 2.1 1995 wurde eine Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf den Weg gebracht, in deren Rahmen Maßnahmen in Bezug sowohl auf das Angebot der Automobilhersteller als auch die Nachfrage der Verbraucher vorgesehen waren.
- 2.2 Auf der Angebotsseite unterzeichneten die europäischen Hersteller 1998 eine freiwillige Verpflichtung, die eine Verringerung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuge auf 140 g/km bis 2008 zum Ziel hatte. Im darauf folgenden Jahr verpflichteten sich die japanischen und koreanischen Hersteller, dasselbe Ziel bis zum Jahr 2009 zu verwirklichen.
- 2.3 Gleichzeitig sah die Strategie der Europäischen Kommission auf der Nachfrageseite eine entsprechende Information der Verbraucher über CO<sub>2</sub>-Emissionen vor, um sie im Sinne vernünftiger Entscheidungen zu beeinflussen, wobei auch die Kfz-Besteuerung gezielt eingesetzt werden sollte.
- 2.4 In der Praxis wurden auf der Angebotsseite erhebliche Verbesserungen verzeichnet, die jedoch für sich allein nicht ausreichen, um das Ziel zu erreichen, da die Unterstützung durch die beiden anderen Instrumente - Information/Beeinflussung der Verbraucher und Besteuerung - ausgeblieben ist. Dies räumt die Europäische Kommission in ihrer Mitteilung selbst ein und stellt fest, dass "der größte Teil der CO<sub>2</sub>-Reduzierung auf Verbesserungen der Fahrzeugtechnik zurückzuführen ist".

---

<sup>2</sup> Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema "Entwicklung und Förderung alternativer Kraftstoffe für den Straßenverkehr in der EU", ABl. C 195/2006 vom 18.8.2006, S. 75-79.

- 2.5 Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Pkw sanken von 1995 bis 2005 von 186 g/km um ca. 13% auf 161 g/km, und bei 30% der im Jahr 2004 auf den Markt gebrachten Fahrzeuge lag der Ausstoß unter 140 g/km.
- 2.6 Demgegenüber haben sich die Verbraucherpräferenzen im gleichen Zeitraum auf größere, schwerere, leistungsfähigere Mehrzweckfahrzeuge verlagert, teils weil diese für sicherer gehalten werden, teils weil ein großer Teil der Bevölkerung aus den städtischen Zentren weggezogen ist. Die Information über die Emissionen, das sogenannte *labelling* (Hinweis auf den Kraftstoffverbrauch), hat sich somit kaum auf die Verbraucherentscheidungen ausgewirkt.
- 2.7 Das andere Instrument zur Beeinflussung der Nachfrage - die auf eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgerichtete Besteuerung - wurde noch nicht europaweit eingesetzt<sup>3</sup>, sondern nur auf nationaler Ebene in weniger als der Hälfte der Mitgliedstaaten und mit Maßnahmen, die sich im Hinblick auf die Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in einigen Fällen paradoxerweise negativ ausgewirkt haben. Ein Beispiel ist die Anhebung der Dieselsteuer, die die in den letzten Jahren zu beobachtende Umstellung auf Diesel in vielen Mitgliedstaaten mit einem größeren Diesel-Pkw-Bestand gebremst hat.
- 2.8 Zusammenfassend ist festzustellen, dass die für 2008/2009 angestrebten Ziele anscheinend nicht verwirklicht werden können, teils wegen externer Faktoren, die die durch kfz-technische Verbesserungen infolge freiwilliger Verpflichtungen bewirkte Ausstoßverringerung gebremst haben, teils weil die vorgesehenen Instrumente nicht eingesetzt wurden. Die Kommission hat sich daher für eine Überarbeitung der Strategie entschieden und diese Mitteilung vorgelegt, zu der sich der EWSA äußern soll. Sie legt darin Leitlinien dar, denen bis Ende des ersten Halbjahrs 2008 ein spezifischer Legislativvorschlag folgen soll.

### 3. Die Mitteilung der Europäischen Kommission

- 3.1 Die Kommission schlägt in ihrer Mitteilung vor, das EU-Ziel vom 120 g/km bis 2012 durch eine Kombination von gemeinschaftlichen und einzelstaatlichen Maßnahmen zu verwirklichen.
- 3.2 Dazu wird die Kommission bis Mitte 2008 einen Rechtsrahmen vorschlagen, der auf eine verbindlich vorgeschriebene Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgerichtet ist, um das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für Neufahrzeuge durch technische Verbesserungen der Fahrzeugmotoren zu erreichen.

---

<sup>3</sup> Der Vorschlag für eine Richtlinie über die Besteuerung von Personenkraftwagen (KOM(2005) 261 endg.), demzufolge die Pkw-Besteuerung umstrukturiert und ganz oder teilweise an den CO<sub>2</sub>-Ausstoß gekoppelt werden sollte, wurde nicht angenommen.

- 3.3 Eine weitere Senkung um 10 g/km oder eine gleichwertige Verringerung, sofern dies technisch möglich ist, soll durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht werden. Es handelt sich insbesondere um folgende Maßnahmen:
- a) Einführung von Mindeststandards für die Effizienz von Klimaanlage;
  - b) verpflichtender Einsatz genauer Reifendrucküberwachungssysteme;
  - c) Einführung von EU-weit gültigen Obergrenzen für den Reifenrollwiderstand für die Reifen von PKW und leichten Nutzfahrzeugen;
  - d) Einsatz von Gangwechselanzeigen, unter Berücksichtigung des Ausmaßes, in dem Konsumenten von diesen Einrichtungen in wirklichen Fahrsituationen Gebrauch machen;
  - e) Fortschritte im Kraftstoffverbrauch leichter Nutzfahrzeuge (Lieferwagen) mit dem Ziel, 175 g/km CO<sub>2</sub> bis 2012 und 160 g/km CO<sub>2</sub> bis 2015 zu erreichen;
  - f) erhöhter Einsatz von Biokraftstoffen unter Maximierung ihrer Umweltleistung.
- 3.4 Die Kommission erkennt an, dass der rechtliche Rahmen für die Umsetzung des Durchschnittsziels für Neufahrzeuge so konzipiert werden muss, dass wettbewerbsneutrale, sozial ausgewogene und nachhaltige Verminderungsziele festgesetzt werden, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und nicht zu einer ungerechtfertigten Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Automobilherstellern führen.
- 3.5 Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten in diesem Zusammenhang auf, ihre Besteuerung von Kraftfahrzeugen so anzupassen, dass der Kauf von kraftstoffsparenden Autos in der gesamten EU gefördert wird und die Hersteller die bevorstehenden Kraftstoffeffizienzvorschriften einhalten können.
- 3.6 Als eine effiziente Möglichkeit, die Kosten zu senken, die den Herstellern für die Einhaltung der Vorschriften entstehen, regt die Kommission außerdem eine Differenzierung der Besteuerung über die gesamte Fahrzeugpalette des Automarktes an, um eine allmähliche Umstellung auf Fahrzeuge mit einem geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu fördern.
- 3.7 Es wird die Rolle von Steueranreizen erwähnt, die ein wichtiges Instrument sein könnten, um die Verbraucher zum Kauf der saubersten leichten Nutzfahrzeuge auf dem Markt zu motivieren. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Forderung, potenzielle Käufer besser über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen zu informieren (die Kommission wird 2007 einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/94/EG über den Hinweis auf den Kraftstoffverbrauch annehmen).
- 3.8 Die Kommission weist darauf hin, dass die Mitgliedstaaten eine umweltschonende Fahrweise (Ecodriving) zwecks Senkung des Schadstoffausstoßes mit Hilfe von entsprechenden Schulungs- und Sensibilisierungskampagnen fördern müssen.
- 3.9 Und schließlich werden die Automobilhersteller aufgefordert, bis Mitte 2007 eine freiwillige Verpflichtung zu einem EU-weiten Verhaltenskodex für die Vermarktung von Autos und die

entsprechende Werbung einzugehen, der auf die Förderung nachhaltiger Verbrauchsmuster ausgerichtet ist.

#### 4. **Allgemeine Bemerkungen**

- 4.1 Der EWSA schließt sich voll und ganz der Einschätzung an, dass die Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der durch den Straßenverkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen, die ca. 20% der Gesamtemissionen ausmachen, überprüft werden muss.
- 4.2 Der EWSA weist aber auch auf die Komplexität dieser Überprüfung hin, deren Ziel eine weitere Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sein muss, ohne dass dabei jedoch die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilbranche auf dem äußerst hart umkämpften Weltmarkt unterminiert wird.
- 4.3 Es ist zu bedenken, dass allein in Europa zwei Millionen Menschen unmittelbar in der Automobilindustrie beschäftigt sind, zu denen weitere zehn Millionen Arbeitnehmer in der Zulieferindustrie hinzukommen. Dieser Industriezweig ist für 3,5% des BIP der EU und Nettoausfuhren in Höhe von 33,5 Mrd. EUR verantwortlich; und nicht zuletzt bringen die Kfz-Steuern pro Jahr 365 Mrd. EUR in die Kassen der Mitgliedstaaten.
- 4.4 Nicht von ungefähr wollte die Kommission mit der Mitteilung CARS 21<sup>4</sup> die Leitlinien der Industriepolitik in der Automobilindustrie abstecken, die "eine bedeutende Rolle in der europäischen Wirtschaft [spielt]".

Mit diesem Dokument reagiert die Kommission auf den im Dezember 2005 vorgelegten Schlussbericht und die Empfehlungen der hochrangigen Gruppe CARS 21, in der neben der Kommission auch die Industrie und die wichtigsten Organisationen der Zivilgesellschaft vertreten waren. In dem Dokument wird darauf hingewiesen, dass die Verwirklichung von ehrgeizigen Zielen in komplexen Bereichen, zu denen sicherlich auch die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zählt, zur Vermeidung von negativen Folgen für die industrielle Wettbewerbsfähigkeit und die Beschäftigung einen integrierten Ansatz erfordert, bei dem alle Beteiligten einen Beitrag zum nämlichen Ziel des öffentlichen Nutzens leisten.

- 4.5 Der EWSA teilt die von einigen Seiten geäußerte Besorgnis, dass ein zu starkes Durchschlagen der Maßnahmen auf die industriellen Kosten die strategischen Entscheidungen zugunsten einer Verlagerung der Produktion ins außereuropäische Ausland beeinflussen und somit eine direkte oder indirekte Gefährdung von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie zur Folge haben könnte.

---

<sup>4</sup> "Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert" (KOM(2007) 22 endg.) vom 7.2.2007. Der EWSA hat dazu eine Stellungnahme ausgearbeitet (Berichterstatter: Herr DAVOUST).

- 4.6 Angesichts dieser Überlegungen unterstreicht der EWSA zwar, dass es zweckmäßig ist, die Hersteller zu schnelleren Fortschritten bei der Verringerung des Verbrauchs und der Emissionen anzuhalten, weist aber zugleich auf die Notwendigkeit hin, weitere Möglichkeiten zu prüfen, um dieses Ziel mithilfe eines in sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Hinsicht möglichst effektiven und effizienten Rechtsrahmens zu verwirklichen.
- 4.6.1 Mit Blick auf die Optimierung der künftigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zur Verringerung der durch den Straßenverkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen empfiehlt der EWSA folgende Maßnahmen:
- **Infrastruktur und Reifen:** Eine Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastrukturen ist angebracht, da durch einen besseren Straßenbelag die Reibung und die Lärmbelästigung verringert und die Befahrbarkeit verbessert wird. Darüber hinaus kann die Einführung fortschrittlicher computergestützter Verkehrsleitsysteme zur Verhinderung von Staus und unnötigen Wartezeiten an Ampelanlagen wesentlich zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen. In dieser Hinsicht hat sich auch die Verwendung von Reifen mit einem geringen Rollwiderstand als nutzbringend erwiesen, durch die der Verbrauch um ca. 3%-4% gesenkt wird; in die gleiche Richtung geht auch der Vorschlag der Kommission, Systeme für die Reifendrucküberwachung einzuführen.
  - **alternative Kraftstoffe:** hauptsächlich die auch im CARS 21-Schlussbericht genannten Biokraftstoffe. Sobald die technische Machbarkeit und die ökologischen und sozialen Auswirkungen der Biokraftstoffe der ersten Generation überprüft sind<sup>5</sup>, könnten diese (bis zur Einführung der weniger belastenden Biokraftstoffe der zweiten Generation) zusammen mit den in Europa immer weiter verbreiteten alternativen Kraftstoffen (Erdgas, mittelfristig Biogas und langfristig hoffentlich Wasserstoff) bei der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen eine maßgebliche Rolle spielen.
  - **Schulung, Information, Beeinflussung des Kaufverhaltens:** Es sollten Schulungsmaßnahmen für die gesamte Handels- und Vertriebskette der Automobilindustrie gefördert und unterstützt werden, um die Käufer bei ihren Entscheidungen sachkundig zu Lösungen mit einem niedrigeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß hinlenken zu können. Außerdem muss das Verhalten der Käufer auch unmittelbar durch eine CO<sub>2</sub>-abhängige Besteuerung und durch Anreize für umweltschonende Fahrweise (*Ecodriving*) beeinflusst werden.
- 4.6.2 Diese Maßnahmen hätten außerdem den Effekt, dass die durch die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachte finanzielle Belastung auf mehrere Schultern verteilt und daher die Erneuerung des Fahrzeugbestands nicht dadurch unterminiert wird. Nebenbei bemerkt können

---

<sup>5</sup> Dieses Thema wird derzeit in der Stellungnahme TEN/286 "Fortschrittsbericht Biokraftstoffe" behandelt.



laut ECCP<sup>6</sup> mittels *Ecodriving* die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Europa bis 2010 (2006-2010) um 50 Millionen Tonnen gesenkt werden, und eine gemeinsame TNO/IEEP-Studie<sup>7</sup> kommt zu dem Schluss, dass *Ecodriving* nicht nur eine gangbare, sondern auch eine wirkungsvolle Lösung ist und messbare Erfolge bringt.

4.6.3 Auf der anderen Seite würde der durchschnittliche Verkaufspreis der Fahrzeuge um ca. 3.600 EUR steigen, wenn das Ziel von 120 g/km allein über die Kfz-Technik erreicht werden soll. Der Vollständigkeit halber ist hinzuzufügen, dass denselben Quellen<sup>8</sup> zufolge dem Käufer für die Erreichung von 130 g/km auf jeden Fall erhebliche Mehrkosten in Höhe von ca. 2 500 EUR entstehen würden.

4.6.4 In Europa, wo der Fahrzeugbestand nach Aussage der Kommission durchschnittlich alle 12 Jahre erneuert wird, liegt es auf der Hand, dass ein so erheblicher Preisanstieg den Erneuerungszyklus weiter verlangsamen würde.

Außerdem ist auch klar, dass ein derartiger Preisanstieg insofern soziale Folgen hätte, als es für die weniger wohlhabenden Bevölkerungsgruppen noch schwieriger würde, sich ein Auto zu leisten.

4.7 Der EWSA teilt im Übrigen nicht die Auffassung der Kommission, dass durch ergänzende Technologien der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 10 g/km gesenkt werden könnte, da weder als sicher vorausgesetzt werden kann, dass sich Biokraftstoffe auf dem Markt durchsetzen können, noch dass sie den erwarteten Beitrag von 5 g/km leisten können. Der EWSA hält es in diesem Zusammenhang für unverzichtbar, eine Reihe von Maßnahmen durchzuführen, die zuverlässig überwacht werden können, wie z.B. *Ecodriving* und Infrastrukturmaßnahmen.

## 5. **Besondere Bemerkungen**

5.1 Im Einklang mit den bereits dargelegten allgemeinen Bemerkungen und angesichts der laufenden Parlamentsdebatte hofft der EWSA, dass das künftige Legislativinstrument nicht nur die Erneuerung des Fahrzeugbestands ermöglicht, indem es potenzielle Käufer nicht vom Erwerb von Neufahrzeugen abhält, sondern darüber hinaus auch geeignet ist, um die Nachfrage in maßgeblicher Weise auf Modelle mit einem niedrigeren Schadstoffausstoß hinzulenken.

5.2 Da noch keine umfassende und vertiefte Folgenabschätzung für die Kosten-Nutzenbewertung der verschiedenen Lösungsmöglichkeiten vorliegt, behält es sich der EWSA vor, sich in einer späteren Stellungnahme zu den zweckmäßigen und realisierbaren Grenzwerten für die Verrin-

---

<sup>6</sup> *European Climate Change Programme* (Europäisches Programm zur Klimaänderung). Im Rahmen des EPPC hat die von der Kommission hinzugezogene Beratungsorganisation (TNO) für die verschiedenen in Frage kommenden Maßnahmen Schätzungen für die Kosten und die potenziellen CO<sub>2</sub>-Ausstoßsenkungen vorgelegt.

<sup>7</sup> IEPP, Institut für eine europäische Umweltpolitik - Beratungsorganisation TNO.

<sup>8</sup> Siehe Fußnote 6.

gerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu äußern, empfiehlt aber einstweilen, bei diesem künftigen Legislativinstrument gebührend zu berücksichtigen, dass der Produktionszyklus in der Automobilindustrie bekanntermaßen komplex ist und eine Vorlaufzeit<sup>9</sup> von bis zu 7 Jahren erfordert.

- 5.3 Angesichts des Zeitbedarfs für den Erlass von Rechtsvorschriften im Mitentscheidungsverfahren geht der EWSA davon aus, dass der endgültige Text mit den zu erfüllenden Anforderungen nicht vor 2009 vorliegen wird. Was die besagten Produktionszyklen angeht, die in dieser Branche üblich sind, wäre 2015 der frühestmögliche Termin, auch in Anbetracht der Tatsache, dass dieser Termin mit dem Inkrafttreten der EURO-6-Norm für die Verringerung von Schadstoffemissionen zusammenfallen würde, die wie im Falle der CO<sub>2</sub>-Emissionen bauliche Veränderungen an den Fahrzeugen erfordern.
- 5.4 Das Ziel bis 2012 verwirklichen zu wollen birgt hingegen die Gefahr, dass dies technisch nicht realisierbar ist und daher ganz klar negative Folgen für die europäische Automobilindustrie und ihren Beschäftigungsstand hätte.
- 5.5 Der EWSA spricht sich einstweilen für ein wettbewerbsneutrales Rechtsinstrument aus, das keine verbindlichen Grenzen für die Modelle festlegt, die die Hersteller auf den Markt bringen dürfen, sondern die Nachfrage der Käufer auf Modelle mit niedrigeren Emissionswerten lenkt. Die Vorgaben für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sollten mit den bestehenden Differenzierungen innerhalb der Produktpaletten korreliert werden, wobei für die CO<sub>2</sub>-Emissionen diejenigen Parameter zugrunde zu legen sind, die als die aussagekräftigsten und am stärksten verbrauchabhängigen eingestuft werden.
- 5.6 Der gewählte Parameter muss deshalb garantieren, dass der Beitrag der verschiedenen Segmente zur Verringerung des Schadstoffausstoßes und die daraus resultierende unvermeidliche Verteuerung der Fahrzeuge nicht deren Erschwinglichkeit einschränkt - d.h. es muss dem Kunden möglich sein, ein seinem Geldbeutel entsprechendes Neufahrzeug zu erstehen.
  - 5.6.1 Ein möglicher Parameter ist das Fahrzeuggewicht (wie dies der ACEA vorschlägt, der Verband europäischer Automobilhersteller), da dieses in unmittelbarem Zusammenhang mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen steht. Der EWSA macht darauf aufmerksam, dass die Fahrzeuge zwischen 1996 und 2005 um 32 kg schwerer geworden sind und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß infolgedessen um 6,6 g/km zugenommen hat. Das Gewicht wird als Referenzparameter im Rahmen der Strategie zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung in Japan zugrunde gelegt, wo 2006 beschlossen wurde, bis 2015 eine Verringerung auf 138 g/km zu erreichen. Der ACEA befürwortet diesen Parameter, da er in Richtung einer weltweiten Harmonisierung der CO<sub>2</sub>-Politik geht.
  - 5.6.2 Außerdem ist hervorzuheben, dass derzeit weitere Parameter im Gespräch sind, die verwendet werden könnten, um die Produktpaletten zu definieren und zu differenzieren. In diesem Zusammenhang ist insbesondere der Vorschlag des EP-Berichterstatters Chris DAVIES zu

---

<sup>9</sup> Die Zeit, die die Industrie benötigt, um jede neue Auflage umzusetzen, die mit baulichen Veränderungen am Fahrzeug verbunden ist.

nennen, der auf den "*footprint*" verweist (Grundfläche des Fahrzeugs, berechnet anhand von Radstand und Spurweite<sup>10</sup>).

- 5.6.3 Der EWSA für sein Teil ist der Auffassung, dass die Einführung eines Parameters wie z.B. des *Fahrzeugvolumens* (Länge x Breite x Höhe des Fahrzeugs) eine zweckmäßige Lösung sein könnte, um die Verbraucher auf diejenigen Fahrzeugtypen hinzuweisen, die ihren tatsächlichen Bedürfnissen entsprechen, wodurch ein unnötiger CO<sub>2</sub>-Ausstoß aufgrund eines Missverhältnisses zwischen dem Nutzungsbedarf und dem Fahrzeugvolumen vermieden werden könnte. Mit anderen Worten wird jemand, der einen Komfort-Geländewagen (SUV) wirklich braucht, um mehr Personen und mehr Fracht befördern zu können, bereit sein, mehr zu zahlen; braucht er ihn jedoch nicht, wird er es als zweckmäßiger empfinden, sich in einem niedrigeren Segment umzusehen.
- 5.7 Was den Vorschlag des EP-Berichterstatters Chris DAVIES angeht, unter der Bezeichnung *Carbon Allowance Reduction System* (CARS) einen Mechanismus für die Festlegung von Abzügen und Gutschriften bei Überschreitung bzw. Unterschreitung der festgelegten Grenzwerte einzuführen, eignet sich nach Auffassung des EWSA ein solches System nicht für den Handel mit CO<sub>2</sub>-Quoten auf einem Markt, der sich auf den Automobilsektor beschränkt.

Angesichts der ehrgeizigen Ziele erscheint es unrealistisch, dass in ausreichendem Umfang Quoten für den Handel mit Emissionsrechten zur Verfügung stehen, um das Funktionieren des Systems zu gewährleisten.

- 5.7.1 Der EWSA hält es hingegen für möglich, ein "offenes" Emissionshandelssystem (das den Handel mit anderen Sektoren ermöglicht) anzuwenden, was den Vorteil hätte, eine umfassende Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen mit einer angemessenen Flexibilität zu gewährleisten, wobei allerdings Obergrenzen für den Erwerb von Emissionsrechten durch die Automobilhersteller festzulegen wären. Der EWSA befürwortet somit ein offenes System, das in Bezug auf seine wirtschaftlichen Auswirkungen nach Maßgabe der auf dem Emissionsmarkt bis zum Jahr 2015 eintretenden Veränderungen definiert und angepasst werden muss, und weist darauf hin, dass diese wirtschaftlichen Auswirkungen die *Erschwinglichkeit* für den Endkunden nicht in Frage stellen dürfen.
- 5.8 Was die Textpassage in der Kommissionsmitteilung über die Einführung eines Verhaltenskodexes für die Vermarktung von Autos und die entsprechende Werbung betrifft, macht der EWSA darauf aufmerksam, dass es in fast allen Mitgliedstaaten bereits Vereinbarungen - zumeist sehr verbindliche Vereinbarungen - zur Festlegung entsprechender Verhaltensregeln gibt. Der EWSA ist jedoch grundsätzlich mit einer Harmonisierung dieser Vereinbarungen einverstanden und hat daher nichts gegen den von der Kommission vorgeschlagenen EU-weiten Verhaltenskodex für die Automobilhersteller einzuwenden.

---

10

Radstand: Abstand zwischen Vorder- und Hinterachse; Spurweite: Abstand zwischen dem rechten und dem linken Rad einer Achse.

- 5.9 Der EWSA stellt außerdem fest, dass die Kommission in ihrer Mitteilung die Absicht bekundet, auch ein Rechtsinstrument zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge zu schaffen.
- 5.9.1 Für leichte Nutzfahrzeuge (Fahrzeuge der Kategorie N1 und entsprechende Fahrzeuge für die Personenbeförderung) ist nach Auffassung des EWSA eine derartige Maßnahme nicht notwendig, da sie für die gewerbliche Nutzung bestimmt sind und daher ihr Verbrauch und ihr CO<sub>2</sub>-Ausstoß für potenzielle Käufer eine wichtige Rolle bei der Kaufentscheidung spielen, weil sie erhebliche Auswirkungen auf ihre Geschäftskosten haben. Bei den auf dem Markt angebotenen Fahrzeugen werden daher bereits jetzt die effizientesten Lösungen verwendet, d.h. fast ausschließlich Dieselmotoren.
- 5.9.2 Der EWSA empfiehlt daher, dass die Kommission vor einer diesbezüglichen Entscheidung in jedem Fall eine Folgenabschätzung auf der Grundlage einer aktuellen Erhebung der Schadstoffemissionen der leichten Nutzfahrzeuge durchführen sollte; eine derartige Erhebung ist derzeit nicht verfügbar.
- 5.9.3 Ziele für den Ausstoß in g/km für gewerbliche Fahrzeuge ohne genaue Kenntnis der diesbezüglichen Daten festzulegen birgt überdies die Gefahr, dass die Beförderungskapazität der einzelnen Fahrzeuge verringert wird, was bedeuten würde, dass entweder mehr Fahrzeuge für die Beförderung derselben Frachtmenge eingesetzt werden müssen bzw. ein Fahrzeug einer höheren Kategorie und mit größeren Abmessungen notwendig ist, was zu einem Anstieg der Gesamtemissionen führen würde.
- 5.10 Der EWSA hält es im Übrigen für zweckmäßig, das Thema CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen unter Berücksichtigung des Gesamtlebenszyklus dieser Produkte von der Herstellung über die Nutzung bis hin zur Entsorgung umfassend zu beleuchten. In Anbetracht der obigen Ausführungen weist er außerdem darauf hin, dass auf die Abstimmung und Kohärenz zwischen Rechtssetzungs- und Regelungsinitiativen für die Automobilindustrie, die Auswirkungen auf den auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß haben, geachtet werden muss, um Widersprüche zwischen Initiativen zu verschiedenen Themen und dadurch bedingte Verzögerungen bei der Umsetzung zu vermeiden.
- 5.11 Der EWSA vertritt den Standpunkt, dass die Initiativen der künftigen Forschungsrahmenprogramme vorrangig und unverzüglich auf Projekte zur Ermittlung technisch machbarer und wirtschaftlich tragbarer Lösungen für die Verringerung der globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen (nicht allein im Verkehrsbereich) ausgerichtet werden müssen, wobei die Belastung über den gesamten Lebenszyklus der verschiedenen Emissionsquellen zur berücksichtigen ist. Nach Auffassung des EWSA müssen die Forschungsvorhaben ein breites Spektrum abdecken und kurz-, mittel- und langfristige Lösungen aufzeigen, wobei das Ziel der *Erschwinglichkeit* sowohl für den Hersteller als auch für den Endkunden nicht aus den Augen verloren werden darf, um die Erneuerung des Fahrzeugbestands in Richtung einer nachhaltigen Mobilität zu fördern.

- 5.12 Der EWSA ist außerdem der Auffassung, dass sich das Tätigwerden der Mitgliedstaaten neben den vorgenannten Maßnahmen auf weitere Bereiche erstrecken sollte (Straßen, intelligente Ampelanlagen usw.), nicht zuletzt durch die Bestückung der eigenen Dienstfahrzeugflotte mit saubereren Fahrzeugen und durch ihr Engagement sowohl beim Aufbau von Infrastrukturnetzen, die den Zugang zum Vertrieb von weniger umweltschädlichen Kraftstoffen wie Erdgas ermöglichen, als auch durch die Förderung des Kaufs von erdgas- oder LPG-betriebenen Kraftfahrzeugen.

Brüssel, den 24. Oktober 2007

Der Präsident  
des Europäischen Wirtschafts-  
und Sozialausschusses

Der Generalsekretär  
des Europäischen Wirtschafts-  
und Sozialausschusses

**Dimitris DIMITRIADIS**

**Patrick VENTURINI**

---