



*Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss*

TEN/675

**CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Lkw + Fahrzeuggewichte und -abmessungen**

## **STELLUNGNAHME**

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von  
CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge;**

**Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der  
Richtlinie 96/53/EG des Rates hinsichtlich der Frist für die Anwendung der besonderen  
Vorschriften über die höchstzulässige Länge von Führerhäusern, die eine verbesserte  
Aerodynamik und Energieeffizienz sowie eine bessere Sicherheit bieten**

[COM(2018) 284 final – 2018/0143 (COD)

COM(2018) 275 final – 2018/0130 (COD)]

Berichterstatter: **Stefan BACK**

Befassung	Europäisches Parlament, 11/06/2018 und 05/07/2018 Rat, 08/06/2016 und 05/07/2018
Rechtsgrundlage	Artikel 91 Absatz 1, Artikel 192 Absatz 1 und Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	04/10/2018
Verabschiedung auf der Plenartagung	17/10/2018
Plenartagung Nr.	538
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	216/2/3

## 1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt den Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates (im Folgenden „der Beschlussvorschlag“) und stellt fest, dass dadurch lediglich die Umsetzung der bereits vereinbarten wesentlichen Änderungen der Richtlinie 96/51/EG vorgezogen wird. Er betont, dass bei der Annahme von Durchführungsbestimmungen das Arbeitsumfeld der Fahrer berücksichtigt werden muss, und fordert die Kommission auf, einschlägige Interessenträger hierzu zu konsultieren.
- 1.2 Der EWSA begrüßt ebenfalls den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge (im Folgenden „der Verordnungsvorschlag“)<sup>1</sup> als ausgewogenen Ansatz, um die notwendige Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge als Beitrag zu den im Rahmen des Übereinkommens von Paris eingegangenen Verpflichtungen in Angriff zu nehmen und den vom Europäischen Rat im Oktober 2014 festgelegten spezifischen Bestimmungen für den Verkehr Rechnung zu tragen.
- 1.3 Des Weiteren begrüßt der EWSA das Ziel des Verordnungsvorschlags, angesichts der Konkurrenz aus China, Japan und den Vereinigten Staaten Innovation und Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie auf dem Gebiet emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge zu fördern.
- 1.4 Der EWSA bedauert indes, dass der Vorschlag sehr komplex und somit nur schwer verständlich ist. Er bedauert außerdem, dass es für die in dem Verordnungsvorschlag so bezeichneten „emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge“ keine einheitliche Terminologie und keine einheitlichen Kriterien gibt und in anderen Vorschlägen des Mobilitätspakets andere Begriffe verwendet werden. Eine einheitliche Terminologie und nach Möglichkeit einheitliche Kriterien hätten für mehr inhaltliche Klarheit gesorgt.
- 1.5 Aufgrund der dynamischen Entwicklungen im Bereich alternative Energiequellen und der Notwendigkeit, nationale Lösungen zu vermeiden, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen würden, ist die Entscheidung für ein technologieneutrales Konzept nach Ansicht des EWSA unabdingbar.
- 1.6 Die für den Zeitraum 2020-2025 vorgeschlagene 15 %-ige Senkung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen ist durchaus eine Herausforderung, entspricht aber den Emissionsenkungen, die vom Europäischen Rat im Oktober 2014 als dem Verkehrssektor zumutbar eingestuft wurden.
- 1.7 Der EWSA begrüßt ferner die Flexibilität des vorgeschlagenen Gutschrift-/Lastschriftsystems.
- 1.8 Der EWSA unterstreicht, wie wichtig Vorhersehbarkeit für die Automobil- und Transportindustrie aufgrund der Zeit und der Investitionen ist, die für die Entwicklung neuer Produkte erforderlich sind; mit Blick auf Investitionen in neue Anlagen muss auch die

---

<sup>1</sup> [COM\(2018\) 284 final – 2018/0143 \(COD\)](#).

Vorhersehbarkeit des Rechtsrahmens gegeben sein. Aus diesem Grund plädiert der EWSA auch für konkretere Ziele für die CO<sub>2</sub>-Reduktionskurve ab 2030.

- 1.9 Der EWSA weist darauf hin, dass Innovation häufig mit Veränderungen in den Arbeitsbedingungen und einem Schulungsbedarf zur Anpassung an neue Anforderungen einhergeht. Es sind Anstrengungen erforderlich, um den Übergang sozial nachhaltig zu gestalten und den Dialog zwischen den Sozialpartnern zu erleichtern.
- 1.10 Der EWSA betont darüber hinaus, wie wichtig die Prüfung des tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von Fahrzeugen unter realen Fahrbedingungen ist, wobei beispielsweise die zusätzlichen Auswirkungen der Digitalisierung und einer effizienteren Fahrweise auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu berücksichtigen sind, was sich in Effizienzsteigerungen, einer besseren Kapazitätsauslastung und Kostensenkungen pro Nutzlasteinheit niederschlägt.
- 1.11 Der EWSA vertritt daher die Auffassung, dass der Verordnungsvorschlag auch zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Transportindustrie beiträgt.
- 1.12 Der EWSA weist darauf hin, dass der Status von „Arbeitsfahrzeugen“ in dem Verordnungsvorschlag nicht eindeutig ist (siehe Ziffer 5.1). Seiner Meinung nach müssen die Auswirkungen des Sonderstatus von Arbeitsfahrzeugen, möglicherweise durch einen Zusatz zu Erwägungsgrund 17, gründlicher erläutert werden.
- 1.13 Die Einnahmen aus Sanktionszahlungen, die bei Nichteinhaltung der Ziele des Verordnungsvorschlags zu leisten sind, sollten nach Ansicht des EWSA zweckgebunden und für die Finanzierung der Entwicklung innovativer und nachhaltiger Verkehrslösungen bereitgestellt werden, um den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck schwerer Nutzfahrzeugen zu verringern.
- 1.14 Abschließend merkt der EWSA an, dass die in Artikel 8 verwendete Formulierung „Abgabe wegen Emissionsüberschreitung“ zur Bezeichnung einer De-facto-Sanktion unangemessen scheint und ersetzt werden sollte, beispielsweise durch „Geldstrafe wegen Emissionsüberschreitung“.

## 2. Hintergrund

- 2.1 Im Rahmen des Übereinkommens von Paris hat sich die EU verpflichtet, die Treibhausgasemissionen zu senken, um negativen Auswirkungen des Klimawandels vorzubeugen. Diese Verpflichtung erfolgte auf der Grundlage der Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom Oktober 2014, mit denen eine Senkung um mindestens 40 % bis 2030 zugesagt wurde, wobei für Sektoren, die nicht dem Emissionshandelssystem unterliegen, insbesondere für das Verkehrswesen, das weniger ehrgeizige Ziel einer Senkung von 30 % festgelegt wurde<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup>

[Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 24. Oktober 2014.](#)

- 2.2 In der europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität<sup>3</sup> wurde das Ziel festgelegt, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um mindestens 60 % gegenüber 1990 zu verringern und den Marktanteil emissionsarmer Fahrzeuge bis 2030 deutlich zu steigern.
- 2.3 Eine der Hauptzielsetzungen der Initiative „Europa in Bewegung“ (das Mobilitätspaket) ist die Umsetzung der Strategie für emissionsarme Mobilität sowie der neuen Strategie für die Industriepolitik der EU<sup>4</sup>. Das Mobilitätspaket wurde in Form von drei Einzelpaketen veröffentlicht, und zwar am 31. Mai und 8. November 2017 und am 17. Mai 2018. In den Rahmenmitteilungen zu diesen drei Einzelpaketen wurde die Bedeutung der Umsetzung dieser Strategie unterstrichen, und es wurden mehrere Vorschläge in diese Richtung unterbreitet, u. a. der Vorschlag für eine Verordnung über die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge<sup>5</sup> sowie der Vorschlag für eine Verordnung zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung)<sup>6</sup>. Diesbezüglich ist hervorzuheben, dass diese Maßnahmen nicht nur der Verwirklichung von Umweltzielen dienen, sondern auch auf die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Ländern wie China, Japan und den Vereinigten Staaten abzielen, die bereits Umweltnormen für schwere Nutzfahrzeuge eingeführt haben.
- 2.4 Die beiden Vorschläge, die Gegenstand dieser Stellungnahme sind, sind Teil des dritten Mobilitätspakets und betreffen Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge sowie die Verkürzung der Zeit für die Umsetzung besonderer Vorschriften über die Länge von Führerhäusern, die eine verbesserte Aerodynamik bieten, in nationales Recht.

### 3. Die Vorschläge

- 3.1 **Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates hinsichtlich der Frist für die Anwendung der besonderen Vorschriften über die höchstzulässige Länge von Führerhäusern, die eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie eine bessere Sicherheit bieten<sup>7</sup> („Beschlussvorschlag“)**
- 3.1.1 Die oben genannten besonderen Vorschriften zielen darauf ab, die Nutzung von Führerhäusern mit verbesserter Aerodynamik zu ermöglichen, die zu einer besseren Energieeffizienz und einer Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen würden. In der geltenden Richtlinie 96/53/EG ist nach Ende der Übergangszeit ein dreijähriges Moratorium für die Einführung aerodynamischer Führerhäuser vorgesehen. Nun wird eine Verkürzung dieser Frist auf vier Monate ab Inkrafttreten dieses Beschlusses vorgeschlagen, um den Einsatz

---

3 [COM\(2016\) 501 final.](#)

4 [COM\(2017\) 479 final.](#)

5 [COM\(2017\) 279 final – 2017/0111 COD.](#)

6 [COM\(2017\) 676 final – 2017/0293 \(COD\).](#)

7 [COM\(2018\) 275 final – 2018/0130 \(COD\).](#)

aerodynamischer Führerhäuser ohne unnötige Verzögerung zu ermöglichen. Für die Umsetzung ist eine Änderung der Vorschriften über die Typgenehmigung notwendig.

3.1.2 Der Beschlussvorschlag enthält keine Änderung der wesentlichen Bestimmungen der Richtlinie 96/53/EG.

**3.2 Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge<sup>8</sup> („Verordnungsvorschlag“)**

3.2.1 Mit dem Verordnungsvorschlag werden folgende Ziele für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen, die unter diese Verordnung fallen, festgelegt: um 15 % im Zeitraum 2025-2029 und ab 1. Januar 2030 um mindestens 30 %, wobei diese Norm einer Überprüfung im Jahr 2022 unterliegt. Die Referenzemissionen stützen sich auf die gemäß dem Vorschlag für die Verordnung über die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge gemeldeten Überwachungsdaten aus dem Jahr 2019 (Referenz-CO<sub>2</sub>-Emissionen)<sup>9</sup>.

3.2.2 Der Verordnungsvorschlag gilt für Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht über 16 Tonnen, Zugmaschinen und – in Verbindung mit den Anreizen gemäß den besonderen Vorschriften für emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeuge – auch für Busse und Lastkraftwagen, die sonst nicht Gegenstand dieses Verordnungsvorschlags sind. Arbeitsfahrzeuge und schwere Nutzfahrzeuge, die nicht für den Gütertransport bestimmt sind, unterliegen im Prinzip nicht den CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielen dieses Verordnungsvorschlags.

3.2.3 Ab dem Jahr 2020 werden die durchschnittlichen spezifischen Emissionen jedes Herstellers für das vorangegangene Kalenderjahr (erstmal für 2019) im Wege von Durchführungsrechtsakten und auf der Grundlage von im Rahmen der vorgeschlagenen Überwachungsverordnung (siehe Ziffer 3.2.1) gemeldeten Daten sowie dem noch festzulegenden Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge berechnet.

3.2.4 Für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge bestimmt die Kommission ab dem Jahr 2020 für jeden Hersteller einen Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge für das vorangegangene Kalenderjahr (erstmal für 2019). Jedes emissionsarme oder emissionsfreie Fahrzeug wird als zwei Fahrzeuge gezählt. Durch Anwendung des Faktors für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge werden die durchschnittlichen spezifischen Emissionen um höchstens 3 % bzw. bei Bussen und Lastkraftwagen, die normalerweise nicht unter diese Verordnung fallen, um höchstens 1,5 % verringert.

3.2.5 Ab dem Jahr 2026 bestimmt die Kommission die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Hersteller für das Folgejahr im Wege von Durchführungsrechtsakten auf der Grundlage der Daten des vorangegangenen Kalenderjahrs. Als Grundlage dienen hierbei die in der Verordnung

---

<sup>8</sup> [COM\(2018\) 284 final – 2018/0143 \(COD\)](#).

<sup>9</sup> [COM\(2017\) 279 final – 2017/0111 COD](#).

festgelegten Zielvorgaben, die Referenz-CO<sub>2</sub>-Emissionen (2019), der Anteil an Fahrzeugen des Herstellers an jeder Fahrzeuguntergruppe sowie die auf jede Untergruppe anwendbaren Gewichtungsfaktoren für die jährliche Kilometerleistung und die Nutzlast.

- 3.2.6 Es können Gutschriften und Lastschriften erlangt werden. Diese werden anhand der Differenz zwischen einer Reduktionskurve (die für jeden Hersteller auf der Grundlage der Referenz-CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Zielvorgaben für 2025 und 2030 festgelegt wird) und den durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers berechnet; ist die Differenz positiv, resultiert daraus eine Gutschrift. Fällt die Differenz zwischen den durchschnittlichen spezifischen Emissionen und den spezifischen Emissionsvorgaben eines Herstellers dagegen negativ aus, führt dies zu einer Lastschrift.
- 3.2.7 Im Zeitraum 2019-2029 können Emissionsgutschriften erlangt werden, wobei die im Zeitraum 2019-2024 erworbenen Gutschriften nur gegenüber der Zielvorgabe für spezifische Emissionen für 2025 geltend gemacht werden können. Im Zeitraum 2025-2029 erlangte Emissionslastschriften dürfen insgesamt 5 % der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers für das Jahr 2025, multipliziert mit der Anzahl schwerer Nutzfahrzeuge in diesem Jahr nicht überschreiten („Obergrenze für Emissionslastschriften“). Im Zeitraum 2025-2028 können Lastschriften und Gutschriften von Jahr zu Jahr übertragen, müssen aber 2029 vollständig eingelöst werden.
- 3.2.8 Bei Emissionsüberschreitungen innerhalb eines Kalenderjahres oder im Zeitraum 2025-2029 verhängt die Kommission eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung, die auf der Basis von 6 800 EUR/g CO<sub>2</sub>/tkm berechnet wird. Die Abgabe gilt als Einnahme für den Gesamthaushaltsplan der Union.
- 3.2.9 Der Verordnungsvorschlag enthält ferner Bestimmungen bezüglich der Überwachung der Übereinstimmung von Fahrzeugen mit den Anforderungen sowie der Veröffentlichung von Daten und der Leistungen der Hersteller.

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

##### **4.1 Beschlussvorschlag**

- 4.1.1 Der EWSA unterstützt die Initiative, die Bestimmungen über den Einsatz einer auf gesteigerte Energieeffizienz ausgelegten Führerhauskonstruktion nach Möglichkeit zu einem früheren Zeitpunkt umzusetzen, da dies wiederum zu einer Emissionsminderung und einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie beitragen sollte. Der EWSA betont, dass der Vorschlag keine wesentlichen Änderungen der Richtlinie 96/53/EG bedeutet, sondern lediglich eine Anpassung des Umsetzungszeitplans.

4.1.2 Der EWSA weist darauf hin, dass vor der Einführung aerodynamischer Führerhäuser, die die geltenden Beschränkungen in Bezug auf Gewicht/Größe der Fahrzeuge überschreiten, neue Bestimmungen notwendig sind. Gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2015/719 betreffen diese neue Bestimmungen folgende vier Bereiche:

- die Aerodynamik,
- die Sicherheit schutzbedürftiger Straßenverkehrsteilnehmer, d. h. Verbesserung ihrer Sichtbarkeit, Verringerung toter Winkel usw.,
- die Verringerung von Schäden oder Verletzungen, die anderen Straßenverkehrsteilnehmern im Fall einer Kollision zugefügt werden,
- die Sicherheit und den Komfort der Fahrer, d. h. die Innenabmessungen der Kabine.

4.1.3 Der EWSA fordert die Europäische Kommission nachdrücklich auf, vor Finalisierung dieser Vorschläge die einschlägigen Interessenträger zu konsultieren, namentlich Gewerkschaften, die die Fahrer vertreten, Kraftverkehrsunternehmen usw.

4.1.4 Der EWSA geht davon aus, dass die geänderten Regelungen für die Typgenehmigung ein Arbeitsumfeld für Fahrer gewährleisten, das zumindest den geltenden Normen entspricht.

## 4.2 **Verordnungsvorschlag**

4.2.1 Der EWSA begrüßt den Vorschlag der Kommission, der einen sinnvollen Ausgleich der Ziele der Senkung der mobilitätsbedingten Treibhausgasemissionen, der Förderung von Innovation in der EU-Automobilindustrie und der Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen scheint. Der Vorschlag schließt an den in Ziffer 2.3 genannten Vorschlag zur Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge an, den der EWSA ebenfalls begrüßt.

4.2.2 Der EWSA ist sich bewusst, dass es sich bei diesem Verordnungsvorschlag um einen sehr komplexen Rechtsakt handelt. Er bedauert, dass es offenbar nicht möglich war, einen klareren und leichter verständlichen Text zu erstellen. In diesem Zusammenhang bedauert er ebenfalls, dass keine einheitliche Terminologie für die Bezeichnung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen in den drei Vorschlägen für CO<sub>2</sub>-Emissionen verwendet wird, die Teil des Mobilitätspakets sind. So werden die Begriffe emissionsfreie bzw. emissionsarm beispielsweise in Artikel 4 und im Anhang (Tabelle 2) des Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge<sup>10</sup> und in Artikel 3 des Vorschlags für eine Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Fahrzeugemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen<sup>11</sup> unterschiedlich definiert. In dem vorliegenden Verordnungsvorschlag wird noch ein weiterer Begriff verwendet. Es ist zu bedauern, dass keine einheitliche Terminologie verwendet wird.

---

<sup>10</sup> [COM\(2017\) 653 final – 2017/0291 \(COD\)](#).

<sup>11</sup> [COM\(2017\) 676 final – 2017/0293 \(COD\)](#).



- 4.2.3 Da beispielsweise Länder wie China, Japan und die Vereinigten Staaten bereits CO<sub>2</sub>-Normen und Überwachungssysteme für schwere Nutzfahrzeuge eingeführt haben, befürwortet der EWSA neben den mit dem Vorschlag verfolgten Umweltzielen insbesondere auch den Aspekt der verbesserten Wettbewerbsfähigkeit. Daher ist es wichtig, dass die EU-Automobilindustrie ähnliche Normen erfüllt, um sich im Wettbewerb auf diesen und anderen Märkten wirksam zu behaupten.
- 4.2.4 Der EWSA befürwortet das technologieneutrale Konzept des Verordnungsvorschlags, da sich damit die Bedingungen für einen breit angelegten Ansatz zur Entwicklung von emissionsfreien bzw. emissionsarmen Antrieben schaffen lassen sollten, einschließlich der Weiterentwicklung des Verbrennungsmotors.
- 4.2.5 Der EWSA verweist darauf, wie wichtig die Entwicklung alternativer Antriebe für schwere Nutzfahrzeuge auch in Anbetracht des gewerblichen Rahmens ist, in dem solche Fahrzeuge in der Regel genutzt werden. Diesbezüglich weist der EWSA auch auf das breite Spektrum der derzeit verfügbaren Lösungen und die dynamische Entwicklung in diesem Bereich hin, die einen fortlaufenden Wandel der Gegebenheiten zur Folge hat. Daher müssen insbesondere für schwere Nutzfahrzeuge unterschiedliche nationale Lösungen vermieden werden, die das Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen, weil sie die grenzüberschreitende Mobilität behindern.
- 4.2.6 Der EWSA nimmt das Emissionsreduktionsziel von 15 % im Zeitraum 2020-2025 zur Kenntnis und erachtet es als ehrgeizige Vorgabe, da Verpflichtungen dieser Art für schwere Nutzfahrzeuge neu sind, die zudem einer Fahrzeugkategorie angehören, für die Anforderungen wie die im Verordnungsvorschlag enthaltenen eine Neuheit sind.
- 4.2.7 Der EWSA stellt dennoch zufrieden fest, dass die Zielvorgaben deutlich niedriger angesetzt sind als das allgemeine für die EU festgelegte Emissionsreduktionsziel, was auch der vom Europäischen Rat im Oktober 2014 vertretenen Auffassung bezüglich der Anforderungen entspricht, die dem Verkehrssektor zugemutet werden können. In diesem Zusammenhang begrüßt der EWSA das vorgeschlagene Gutschrift-/Lastschriftsystem, das eine gewisse Flexibilität zulässt, welche vermutlich zumindest für einige Zeit erforderlich sein wird.
- 4.2.8 Vorhersehbarkeit ist sowohl für die Automobil- als auch die Transportindustrie wichtig. Erstere muss bei solch langfristig angelegten Vorhaben wie der Entwicklung neuer Modelle und technischer Lösungen verlässlich wissen, was auf sie zukommt. Für Letztere geht es darum, in der Lage zu sein, fundierte Entscheidungen zu treffen, etwa bei Investitionen in neue Fahrzeuge. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass für die CO<sub>2</sub>-Reduktionskurve ab 2030 konkretere Ziele festgelegt werden.
- 4.2.9 Überdies könnten Innovationen Veränderungen der Arbeitsbedingungen in der Automobilindustrie und einen Bedarf an neuen Kompetenzen mit sich bringen. Entsprechende Auswirkungen könnten sich auch aus Veränderungen in der Arbeitswelt und neuen Technologien ergeben, die womöglich bestimmte Berufe, wie etwa Kraftfahrer, vor neue Anforderungen stellen. Auf diese sozialen Begleiterscheinungen der technologischen Entwicklung müssen geeignete Antworten gefunden werden, um angemessene Arbeitsbedingungen und Schulungen zur Vermittlung neuer Kompetenzen zu gewährleisten. Für einen nachhaltigen Übergang ist auch der Dialog zwischen den Sozialpartnern unerlässlich.

4.2.10 In dem Verordnungsvorschlag werden nur die technischen Eigenschaften der Fahrzeuge erörtert. Der EWSA verweist deshalb auch auf die Digitalisierung des Transportsektors – einschließlich der Entwicklung von selbstfahrenden Fahrzeugen und FahrROUTINEN –, die neben Verbesserungen beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Fahrzeugen auch die Klimabilanz von schweren Nutzfahrzeugen verbessern wird. Ebenso könnten sich die durch die Digitalisierung ermöglichten Effizienzsteigerungen – etwa aufgrund einer verbesserten Streckenplanung und der Bündelung von Frachtladungen über digitale Plattformen – spürbar auf die Emissionsleistung im Fahrbetrieb auswirken.

4.2.11 Ferner können dank Effizienzsteigerungen und verbesserter Kapazitätsauslastung die Kosten pro Nutzlasteinheit gesenkt werden, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit der Transportindustrie gesteigert wird.

4.2.12 Somit ist es wichtig, dass die VECTO-Simulationsdaten, die für die Überwachung und Normenkontrolle verwendet werden sollen, durch Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb ergänzt werden. Daher begrüßt der EWSA die Erklärung der Kommission, die diese im Zusammenhang mit der Verabschiedung der legislativen Entschließung<sup>12</sup> zu dem Vorschlag für eine Verordnung über die Überwachung der von schweren Nutzfahrzeugen verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch das Europäische Parlament abgegeben hat; sie plant, ergänzend zu den derzeitigen Datenerhebungsmethoden Tests zur Überprüfung im Fahrbetrieb auf der Straße durchzuführen, mit denen die reale Fahrleistung schwerer Nutzfahrzeuge erfasst wird.

## 5. **Besondere Bemerkungen zu dem Verordnungsvorschlag**

5.1 Der Begründung zufolge sollen Arbeitsfahrzeuge von den CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen ausgenommen werden. Spezielle Ausnahmen sind in Artikel 1, Unterabsatz 2 (Berechnung der Referenz-CO<sub>2</sub>-Emissionen) und in Artikel 4 (Durchschnittliche spezifische Emissionen eines Herstellers) enthalten. Gleichzeitig werden sie weder in Artikel 2 (Geltungsbereich) noch in Artikel 6 (Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Hersteller) erwähnt. Die Situation dieser Fahrzeuge scheint daher im Verordnungsvorschlag nicht eindeutig geklärt. Arbeitsfahrzeuge unterliegen jedoch offenbar den CO<sub>2</sub>-Reduktionszielen nach Artikel 1 Buchstaben a und b und werden bei der Festlegung der herstellereinspezifischen Emissionsziele sowie der Emissionslastschriften nach Artikel 7 berücksichtigt. Nach Meinung des EWSA müssen die Auswirkungen des Sonderstatus von Arbeitsfahrzeugen, möglicherweise durch einen Zusatz zu Erwägungsgrund 17, gründlicher erläutert werden.

5.2 Der Wortlaut von Artikel 8 des Verordnungsvorschlags „Abgabe wegen Emissionsüberschreitung“ lässt eher auf eine Gebühr als auf die Sanktion schließen, um die es sich dabei in Wirklichkeit handelt. Aus Gründen der Klarheit sollte eine Änderung des Wortlauts in Erwägung gezogen werden, die dem tatsächlichen Sachverhalt besser gerecht wird, etwa „Geldstrafe wegen Emissionsüberschreitung“.

---

<sup>12</sup> [Europäisches Parlament – P8\\_TA-PROV\(2018\)0246](#).

5.3 Laut Artikel 8 des Verordnungsvorschlags gelten die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe als Einnahme für den Gesamthaushaltsplan der Union. Der EWSA vertritt die Auffassung, dass diese Beträge zweckgebunden und für die Finanzierung der Entwicklung nachhaltiger Lösungen in der Automobil- und Transportindustrie bereitgestellt werden sollten.

Brüssel, den 17. Oktober 2018

Luca JAHIER  
Präsident des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

---