

# EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

---

*Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit*

VORLÄUFIG  
2007/2119(INI)

8.6.2007

## ENTWURF EINES BERICHTS

über die Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von  
Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen  
(2007/2119(INI))

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichtersteller: Chris Davies

PR\_INI

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER ENTSCHESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	3
BEGRÜNDUNG .....	8

## ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

### über die Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (2007/2119(INI))

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis 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)0019)<sup>1</sup>,
- in Kenntnis der Folgenabschätzung 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“ (SEK(2007)0060),
- in Kenntnis des Sechsten Umweltaktionsprogramms der Gemeinschaft (6. UAP)<sup>2</sup>,
- in Kenntnis des Sechsten<sup>3</sup> und Siebten<sup>4</sup> Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration,
- unter Hinweis auf seine Entschliebung zur Strategie für eine erfolgreiche Bekämpfung der globalen Klimaänderung (2005/2049(INI))<sup>5</sup>,
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Begrenzung des globalen Klimawandels auf 2 Grad Celsius – Der Weg in die Zukunft bis 2020 und darüber hinaus“ (KOM(2007)0002)<sup>6</sup>,
- in Kenntnis der Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rates vom 8. und 9. März 2007 über die erneuerte EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung (Juni 2006) und die Rolle der Umwelttechnologien und Ökoinnovationen für die Erreichung der Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung,
- in Kenntnis der Studie „Review and analysis of the reduction potential and costs of technological and other measures to reduce CO<sub>2</sub> emissions from passenger cars“ (31. Oktober 2006)<sup>7</sup>,
- gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,

---

<sup>1</sup> Noch nicht im ABl. veröffentlicht.

<sup>2</sup> ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1

<sup>3</sup> ABl. L 232 vom 29.8.2002, S. 1.

<sup>4</sup> ABl. L 391 vom 30.12.2006, S. 1

<sup>5</sup> *Angenommene Texte*, P6\_TA(2005)0433, 16.11.2005.

<sup>6</sup> Noch nicht im ABl. veröffentlicht.

<sup>7</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report\\_co2\\_reduction.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_co2_reduction.pdf)

- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit und der Stellungnahmen des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz und des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie (A6-0000/2007),
- A. in der Erwägung, dass etwa 19 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Europäischen Union von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen erzeugt werden und die absoluten Mengen vor allem wegen der steigenden Zahl der Neuwagen und ihrer wachsenden Motorleistung zunehmen,
- B. in der Erwägung, dass 60 % des in der EU verbrauchten Erdöls auf den Straßenverkehr entfallen und die ineffiziente Verwendung des Kraftstoffs eine zunehmende Bedrohung für die Energiesicherheit darstellt und zu hohen Betriebskosten sowie zum Abbau der Weltölvorräte beiträgt,
- C. in der Erwägung, dass nunmehr legislative Maßnahmen erforderlich sind, um die konstruktiven und technologischen Änderungen zu fördern, die erforderlich sind, wenn der Sektor der EU bei der Erreichung ihres Ziels, die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber dem Stand von 1990 um mindestens 20 % zu verringern, helfen will.

### ***Zeitplan und Ziele***

1. erkennt an, dass die Hersteller zwischen fünf und sieben Jahren benötigen, um die Fahrzeugkonstruktion zu wirtschaftlichen Bedingungen zu ändern, und erkennt ferner an, dass die durchschnittlichen Emissionen der Wagen, die 2008 auf den EU-Markt kommen, wahrscheinlich höher sein werden als 150 g CO<sub>2</sub>/km, lehnt jedoch den Vorschlag der Kommission, den durchschnittlichen Ausstoß bis 2012 durch technische Verbesserungen auf 130 g CO<sub>2</sub>/km zu senken, als zu kostenaufwendig ab;
2. geht davon aus, dass die vorgeschlagene Anwendung „komplementärer Maßnahmen“ zum Erreichen des früher vereinbarten Emissionsziels von 120 g CO<sub>2</sub>/km bis 2012 kaum mehr als eine politische Geste wäre, und ist der Auffassung, dass die Rechtsetzung für die Emissionsminderung durch technische Verbesserungen klare, messbare Ziele vorgeben sollte;
3. schlägt die Festlegung von mit Wirkung zum 1. Januar 2011 verbindlichen Jahresemissionszielen vor, mit dem Ziel, technische Verbesserungen an den Fahrzeugen zu fördern, um sicherzustellen, dass allein durch diese Maßnahmen die durchschnittlichen Emissionen aller Personenkraftwagen, die ab dem 1. Januar 2015 auf den Markt kommen, den Wert von 120 g CO<sub>2</sub>/km nicht übersteigen;
4. verweist nachdrücklich darauf, dass die Emissionen ab dem 1. Januar 2020 im Durchschnitt nicht mehr als 95 g CO<sub>2</sub>/km betragen dürfen, und ist der Auffassung, dass die EU über das Siebte Forschungsrahmenprogramm Unterstützung für die notwendige Innovationsförderung bereitstellen sollte;
5. ist der Auffassung, dass bis spätestens 2016 nach einer Überprüfung durch die Kommission längerfristige Ziele festgesetzt werden sollten, und erwartet, dass diese Ziele

weitere Senkungen der Emissionen auf 70 g CO<sub>2</sub>/km oder darunter bis 2025 erforderlich machen;

6. ist der Ansicht, dass ab dem 1. Januar 2015 kein neues PKW-Modell mehr auf den EU-Markt kommen sollte, das das Emissionsziel von 120 g CO<sub>2</sub>/km um mehr als 100 % überschreitet;
7. empfiehlt mit Blick darauf, dass es einigen spezialisierten Herstellern schwer fallen dürfte, die durchschnittlichen Emissionen bei der begrenzten Palette der von ihnen hergestellten Fahrzeuge innerhalb der vorgesehenen Fristen zu reduzieren, dass jeder Hersteller und jeder Importeur berechtigt sein sollte, jährlich 500 identifizierte Fahrzeuge von den zur Bestimmung der durchschnittlichen Emissionen herangezogenen Daten auszunehmen, sofern die Emissionen und der Kraftstoffverbrauch dieser Fahrzeuge gemäß den üblichen Vorschriften angegeben und dem Verbraucher zur Kenntnis gebracht;

### ***Teilung der Aufgabe zwischen den Herstellern***

8. erkennt die sehr unterschiedlichen Verbrauchervorlieben bei PKW und die unterschiedliche Zusammensetzung der Flotten der Hersteller an; betont, dass die CO<sub>2</sub>-Minderungen in allen Marktsegmenten erreicht werden müssen, ist jedoch der Auffassung, dass die legislativen Maßnahmen Unternehmen, die diese Ziele früher erreichen, nicht bestrafen und für Unternehmen, die zurzeit Fahrzeuge mit hohen Emission herstellen, nicht existenzbedrohend sein dürfen;
9. schlägt vor, dass die Festlegung der Ziele für die Senkung der durchschnittlichen Emissionen für 2015 und 2020 und der jährlichen Zwischenziele auf der Grundlage einer Grenzwertkurve für alle von den Herstellern und Importeuren verkauften Fahrzeuge erfolgen sollte, deren Ausgangspunkt das Profil der Neuwagenflotte am 1. Januar 2011 sein sollte;
10. empfiehlt für die Definition der Grenzwertkurve eine mathematische Formel in Form einer Funktion, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines Fahrzeugs mit dessen „Fußabdruck“ (Spurbreite mal Radstand) in Beziehung setzt;
11. ruft die Kommission auf, dem Rat und dem Parlament Vorschläge zur Prüfung vorzulegen, um sicherzustellen, dass der Verlauf der Grenzwertkurve den Unterschieden bei den Fahrzeuggrößen und den technologischen Kosten des Erreichens der Emissionsminderungen Rechnung trägt;
12. schlägt vor, am 1. Januar 2011 einen neuen „geschlossenen Marktmechanismus“ in Form eines CO<sub>2</sub>-Emissionslizenzsystems (Carbon Allowance Reduction System, CARS) einzuführen, das für die Automobilindustrie insgesamt kostenneutral ist, dabei aber die Unternehmen belohnt, deren Flotten weniger CO<sub>2</sub> ausstoßen, als in der Grenzwertkurve vorgesehen, und die Unternehmen bestraft, deren Ausstoß darüber liegt;
13. erwartet, dass das CARS-System von den Herstellern und Importeuren die Zahlung von Bußgeldern proportional zum Überschreiten der Emissionsobergrenzen pro verkauftem Wagen verlangt, wobei diese Geldstrafen mit einlösbaren Gutschriften für die neu

zugelassenen Personenkraftwagen desselben Herstellers, deren Ausstoß unterhalb der Grenzwertkurve liegt, verrechnet werden können;

14. ist der Auffassung, dass sich die Höhe der Geldstrafen nach den Kosten der Einführung der technologischen Maßnahmen richten sollte, die notwendig sind, um die durchschnittlichen Flottenemissionen auf die geforderte Zielvorgabe zu senken;
15. schlägt vor, dass ein EU-weites Regulierungsgremium zur Verwaltung des CARS-Systems errichtet wird, dass dieses die Zulassungsdaten erhält, die auch jeder Mitgliedstaat erhält, und dass es jährlich die Bilanz der Hersteller und Importeure, die erhobenen Bußgelder und die geleisteten Zahlungen veröffentlicht;
16. empfiehlt, dass die Hersteller und Importeure bestimmen können, ob das anerkannte Handelsunternehmen die Körperschaft sein soll oder die verschiedenen Tochtergesellschaften oder Geschäftseinheiten, die direkt verantwortlich für die Produktion der betreffenden Fahrzeuge sind;
17. schlägt vor, dass CARS während des ersten Jahrs eine Schattenoperation sein sollte, die nur die Sammlung der Daten, die Übertragung der Zertifikate und die Veröffentlichung der Bilanzen erforderlich machen würde, und dass die Finanzregelung erst mit Wirkung vom 1. Januar 2012 beginnen sollte;

#### ***Verbesserungen an den Tests und der Datenüberwachung***

18. plädiert für eine Revision der Testverfahren, um die tatsächlichen Fahrbedingungen besser zu simulieren, und fordert Änderungen am Europäischen Fahrzyklus, damit dieser technologischen Entwicklungen wie der Einführung eines sechsten Ganges Rechnung trägt;
19. fordert die Kommission auf, neue Messungen und Standards einzuführen, durch die es möglich wird, nützlichen Verbesserungen wie Gangwechsellanzeigen, hocheffiziente Klimaanlage, Reifen mit geringem Rollwiderstand und verbesserte Schmierstoffe, deren Gebrauch vom Verhalten der jeweiligen Fahrer abhängig sein wird, einen festen Wert in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Reduzierungsziele zuzuordnen;
20. fordert den Rat auf, die Testverfahren zu überprüfen um festzustellen, ob Übereinstimmung mit den Herstellungsvorschriften herrscht, und um sicherzustellen, dass es keine unterschiedliche Herangehensweise der berechtigten Stellen in verschiedenen Mitgliedstaaten geben kann;

#### ***Fahrzeugspezifikationen***

21. betont den Vorrang, den die Behandlung der dringlichen Fragen der Energiesicherheit haben muss, und die Notwendigkeit, die Abhängigkeit Europas von importiertem Kraftstoff zu verringern, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken, ohne die Kosten der Neuwagen zu erhöhen, und um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern;

22. fordert nachdrücklich, dass mit Ausnahme von PKW speziell für die Strafverfolgung, für Rettungseinsätze oder für militärische Zwecke ab dem 31. Dezember 2012 kein neues PKW-Modell mehr auf den EU-Markt kommen darf, das, sofern es übermotorisiert ist, eine Geschwindigkeit von über 162 km/h (101 Meilen/h) zu erreichen vermag, also 25 % mehr als die in den meisten Mitgliedstaaten zulässige Höchstgeschwindigkeit;

### ***Werbung und Kennzeichnung***

23. empfiehlt obligatorische Mindestanforderungen für die Angabe des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen bei der Werbung, in allen Marketing- und Verkaufsförderungsschriften und in Ausstellungsräumen, und betrachtet die Kennzeichnung mit den Buchstaben A bis G, durch die die Energieeffizienz bestimmter elektrischer Geräte verglichen werden kann, als Muster für diese Angaben;
24. hält die Vorschriften über die Gesundheitswarnungen auf Zigarettenschachteln für ein nützliches Beispiel und schlägt vor, dass mindestens 20 % der Fläche zur Förderung des Verkaufs neuer Wagen bei der Werbung, in der Marketingliteratur oder in Verkaufsstellenanzeigen in Ausstellungsräumen in einem genehmigten Format über den Kraftstoffverbrauch und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß informieren sollte;

### ***Förderung der Verbrauchernachfrage***

25. erkennt die bedeutende Rolle an, die die Mitgliedstaaten bei der Förderung der Verbrauchernachfrage nach emissionsreduzierten Fahrzeugen spielen können, und fordert die Erarbeitung nationaler Aktionspläne, in denen die diesbezüglich zu ergreifenden Maßnahmen angegeben sind;
26. unterstützt insbesondere die Verwendung steuerlicher Maßnahmen und ermutigt die Mitgliedstaaten, für Fahrzeuge mit überdurchschnittlichen Emissionen sowohl Steuern auf den Erwerb als auch Straßenverkehrssteuern einzuführen;

### ***Komplementäre Maßnahmen***

27. ist der Auffassung, dass Maßnahmen, die helfen können, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Kraftfahrzeugen zu verringern, ohne dass dafür ein absoluter Wert angegeben werden kann, als rein komplementäre Maßnahmen betrachtet werden sollten und nicht in die derzeit vorgeschlagene Rechtsvorschrift aufgenommen werden sollte.;
28. befürchtet, dass sich durch die gewachsene Verwendung von Biokraftstoffen die Nahrungsmittelpreise für Einkommensschwache erhöhen, und fordert eine dringende Überprüfung der Biokraftstoffpolitik, damit diese allen ökologischen und sozialen Erwägungen Rechnung trägt;
29. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

## BEGRÜNDUNG

Ungefähr 19 % aller Kohlendioxid-Emissionen in der Europäischen Union werden von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen verursacht. Die absoluten Mengen steigen weiter an, obwohl im Zehnjahreszeitraum bis 2004 bei den Neuwagen durchschnittliche Verminderungen um 12,4 % erreicht wurden.

Grund für dieses Wachstum sind in erster Linie die steigende Anzahl der Wagen und die von ihnen verursachten Verkehrsstaus (die Zahl der Zulassungen in der EU25 hat sich im Zeitraum 1990-2003 von 156 auf 212 Millionen, also um 36 %, erhöht, ebenso wie die Leistung der Neuwagen, die in dem Jahrzehnt bis 2004 im Durchschnitt um 28 %, also deutlich stärker als deren Gewicht (+ 15 %) gestiegen ist, obwohl kein Staat die Höchstgeschwindigkeiten im Straßenverkehr angehoben hat,

Es ist ganz klar, dass dies dem Ziel der EU, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020 gegenüber dem Stand von 1990 um mindestens 20 % zu senken, nicht dienlich ist, und schon gar nicht dem Ziel einer Senkung um 30 %, wenn eine internationale Vereinbarung erreicht wird.

Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß und der Kraftstoffverbrauch sind unauflösbar miteinander verbunden. 60 % des in der EU verbrauchten Erdöls entfallen auf den Straßenverkehr, und die ineffiziente Verwendung des Kraftstoffs in den Fahrzeugen führt nicht nur zu unnötig hohen Emissionen, sondern sie erhöht außerdem die Bedrohung für die Energiesicherheit Europas, verringert die Weltölrreserven und lässt die Betriebskosten steigen.

1999 hat sich die Kraftfahrzeugindustrie freiwillig verpflichtet, die durchschnittlichen Emissionen von in Europa hergestellten Neufahrzeugen bis 2008 auf einen Höchstwert von 140 g CO<sub>2</sub>/km zu senken. Zwar sind 25 % der Hersteller gerüstet, dieses Ziel zu erreichen, aber die Gesamtsituation ist weniger beeindruckend. Die Emissionen aller auf dem Markt der EU25 verkauften Neuwagen beliefen sich 2004 auf durchschnittlich 162 g CO<sub>2</sub>/km, wobei es nicht wahrscheinlich ist, dass sie Ende 2008 unter 150 g CO<sub>2</sub>/km liegen.

Die Kommission hat der Einführung verbindlicher Vorschriften erst im Januar 2007 grundsätzlich zugestimmt, indem sie vorschlug, dass die Hersteller verpflichtet werden sollen, die Emissionen bis 2012 durch technische Verbesserungen auf 130 g CO<sub>2</sub>/km zu senken; zusätzlich sollte durch verschiedene Maßnahmen sichergestellt werden, dass die Gesamtemissionen dann nicht über dem Wert von 120 g CO<sub>2</sub>/km liegen.

Das Ziel 2012 ist so etwas wie eine Schimäre. Es reflektiert verschiedene politische Entscheidungen, insbesondere die, die der Rat im Juni letzten Jahres einstimmig angenommen hat, ohne dass diese aber wirklich ernst genommen wurden. Die Kommission hat versucht, die Lücke, die zwischen Wunsch und Wirklichkeit klafft, zu schließen, indem sie vorschlug, das Ziel von 120 g CO<sub>2</sub>/km mithilfe einer Reihe komplementärer Maßnahmen wie der Verwendung von Biokraftstoffen zu erreichen, die zusätzlich zu den technologischen Verbesserungen berücksichtigt werden könnten, obwohl diese Maßnahmen durch Faktoren wie das Fahrerverhalten und die Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe beeinflusst werden dürften.



Der Berichterstatter ist der Meinung, dass den Kraftfahrzeugherstellern absolute Gewissheit über die von ihnen zu erfüllenden technischen Normen gegeben werden sollte, und dass andere Maßnahmen, auf die die Hersteller keinen unmittelbaren Einfluss haben, als ergänzend betrachtet und nicht in diese Vorschriften aufgenommen werden sollten, wobei die Möglichkeit besteht, zur Erfassung der Absenkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes Werte einzuführen und aufzunehmen, die durch die Verwendung besserer Reifen, Schmierstoffe oder Klimaanlage erreicht werden.

Der Berichterstatter schlägt als kostengünstigstes Mittel zum Erreichen dieses Ziels vor, ein ehrgeizigeres Emissionsminderungsziel vorzugeben, der Automobilindustrie aber mehr Zeit für die Erfüllung der verbindlichen Anforderungen Zeit zu lassen.

Erfreulicherweise lassen sich durch technische und konstruktive Verbesserungen spürbare Emissionssenkungen erreichen. Bereits jetzt stoßen über eine Million PKW, die jährlich in der EU verkauft werden, weniger als 120 g CO<sub>2</sub>/km aus, und einige der auf dem Markt befindlichen Spitzenhybridfahrzeuge erzeugen 25 % weniger Emissionen (60 g CO<sub>2</sub>/km) als ihre zu vergleichbaren Preisen erhältlichen Rivalen. Dem Vorsitzenden des Verbandes Europäischer Automobilhersteller (ACEA) zufolge hat die Branche in den letzten zehn Jahren etwa 50 den CO<sub>2</sub>-Ausstoß senkende Technologien eingeführt, wenn auch deren Anwendung nicht so umfassend ist, wie zu wünschen wäre.

Die Senkungen können sichergestellt werden durch die Verwendung alternativer Kraftstoffe und Antriebssysteme, aber auch durch den häufigeren Einsatz von Hybridmotoren, durch verbesserte Ottomotoren, den häufigeren Einsatz von Dieselmotoren und kleineren Motoren, die durch Turbolader unterstützt werden, sowie durch die Weiterentwicklung der Fahrzeugantriebsmodule („Powertrains“), ein geringeres Fahrzeuggewicht durch die verstärkte Nutzung von Aluminium, den Einbau von Stopp-Start-Systemen, optimierte Schaltgetriebe, eine bessere aerodynamische Gestaltung, die Verwendung von Leichtlaufschmierstoffen und –kugellagern, den Einbau effizienterer Klimaanlage und die Verwendung von rollwiderstandsgeminderten Reifen.

Hersteller oder Importeure von Fahrzeugflotten, die die Anforderungen an die Durchschnittsemissionen deutlich überschreiten, sollten künftig mit finanziellen Negativanreizen konfrontiert werden. Ebenso wäre gut es, wenn die Hersteller von Fahrzeugen mit geringem Ausstoß, deren Gewinnspanne oft sehr schmal ist, irgendwie dafür entschädigt würden.

Der Berichterstatter schlägt die Schaffung eines neuen Marktmechanismus mit der Bezeichnung Carbon Allowance Reduction System (CARS) vor, das den verschiedenen Segmenten des Automobilmarkts Rechnung trägt, aber von den Herstellern oder Importeuren verlangt, dass sie, wenn ihre Fahrzeuge die verbindlichen Ziele insgesamt überschreiten, eine Geldstrafe zahlen, während diejenigen, deren Flotten unterhalb der vorgeschriebenen Grenzen liegen, Gutschriften erhalten.

Der Berichterstatter schlägt vor, dass eine neue Regulierungsbehörde geschaffen wird, um das System zu verwalten.

Es ist zwar beabsichtigt, dass der Marktmechanismus für die Branche insgesamt kostenneutral ist, aber den Herstellern werden dadurch zunächst höhere Kosten entstehen. Innovationen und Verbesserungen haben ihren Preis, wobei davon ausgegangen wird, dass jedes Gramm Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes pro Kilometer die Fahrzeugkosten um 100 bis 150 Euro ansteigen lässt. Die Kosten werden geringer sein, wenn den Herstellern genügend Zeit gegeben wird, um zu planen, konstruktive Änderungen vorzunehmen und die Effizienzeinsparungen zu erreichen, die durch die Größenvorteile möglich sind, wenn die neue Technologie in die Massenfertigung geht.

Erfreulicherweise ist es den Autoherstellern gelungen, den Durchschnittspreis der in der Europäischen Union verkauften Neufahrzeuge seit 1996 um 9 % zu senken, und dies trotz gestiegener Sicherheits- und Umweltschutzanforderungen. Angesichts der sofortigen Einsparungen aufgrund des sparsameren Kraftstoffverbrauchs dürfte die große Mehrheit der Fahrzeugkäufer wahrscheinlich rasch für die höheren Ausgaben, die am Anfang für sie anfallen, entschädigt werden.

Die europäischen Hersteller argumentieren bisweilen, dass sie durch die Einführung solcher Maßnahmen einen Wettbewerbsnachteil hätten. Dieses Argument lässt sich kaum halten. In der Europäischen Union werden jährlich mehr Neuwagen gekauft als in jedem anderen Handelsblock in der Welt, und der EU-Binnenmarkt verlangt von den heimischen Produzenten und den Importeuren, dass sie dieselben Standards einhalten. Weit entfernt von der Schaffung eines Wettbewerbsnachteils sorgt die EU nicht nur für gleiche Rahmenbedingungen, sondern auch für einen gewissen Schutz der heimischen Produzenten, während sie „saubere“ Autos entwickeln, die ihnen dabei helfen dürften, sich auf anderen Kontinenten neue Geschäftsabschlüsse zu sichern.

Die Hersteller behaupten ferner, dass die Fertigung immer leistungsstärkerer neuer Wagen nur eine Reaktion auf die Verbrauchernachfrage sei. Daran ist sicher etwas Wahres, aber andererseits ist auch wahr, dass die Hersteller die Nachfrage formen. Studien europäischer Verbraucherverbände haben festgestellt, dass es in der Werbung für Neuwagen ein Ungleichgewicht zugunsten leistungsstärkerer Fahrzeuge mit hohem Kraftstoffverbrauch und hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß gibt, die den gewinnbringendsten Sektor der Branche darstellen, während sparsamer Kraftstoffverbrauch oder gute Emissionswerte bei der Verkaufsförderung im Neuwagengeschäft weniger hervorgehoben werden.

Erforderlich sind neue Anforderungen an die Werbung und Kennzeichnung, damit hier eine Schwerpunktverlagerung eintritt; ferner könnte die Nachfrage nach emissionsgeminderten Fahrzeugen stark stimuliert werden, wenn die Mitgliedstaaten finanzielle Anreize in Form höherer Erwerbs- oder Verkehrssteuern für stärker emittierende Fahrzeuge setzen würden.

Noch eine abschließende Bemerkung des Berichtstatters. Die Europäische Union bemüht sich nicht nur um die Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen, sondern will auch für Sicherheit bei der Energieversorgung sorgen. Sie erlaubt nicht, dass Fahrzeuge auf den Markt kommen, die die Sicherheitsnormen nicht einhalten; wie kann sie da den Verkauf von Fahrzeugen erlauben, die übermäßig viel Kraftstoff verbrauchen und konstruktiv so ausgelegt

sind, dass sie in der Lage sind, die aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit eingeführten gesetzlichen Höchstgeschwindigkeiten zu überschreiten?

Der Berichterstatter betrachtet dies als politischen und insbesondere umweltpolitischen Irrsinn. Der Bericht schlägt vor, dass Neufahrzeuge keine Typengenehmigung erhalten sollten, wenn sie in der Lage sind, Geschwindigkeiten zu erzielen, die die in fast allen europäischen Ländern geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit um 25 % überschreiten. Dies hätte nicht nur zur Folge, dass der Kraftstoffverbrauch sinkt und die Emissionskurve flacher verläuft, sondern dadurch würden auch die Preise für Oberklassefahrzeuge sinken, weil dadurch sichergestellt wäre, dass sie nicht mehr so übermotorisiert werden.

Vielleicht ermutigen ja einige Hersteller, indem sie überdimensionierte Fahrzeuge auf den Markt bringen, die Autofahrer heimlich dazu, die gesetzlichen Fahrgeschwindigkeiten zu überschreiten. Es ist nun an ihnen, ihren Standpunkt zu erläutern.