

# EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

---

*Plenarsitzungsdokument*

**A6-0343/2007**

24.9.2007

## **BERICHT**

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

Berichterstatter: Chris Davies

Verfasserin der Stellungnahme (\*):  
Rebecca Harms, Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

(\* ) Verfahren mit assoziierten Ausschüssen – Artikel 47 der Geschäftsordnung

## INHALT

Seite

ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS **Error!**  
**Bookmark not defined.**

BEGRÜNDUNG.....**Error! Bookmark not defined.**

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND  
VERBRAUCHERSCHUTZ .....**Error! Bookmark not defined.**

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND  
ENERGIE (\*).....**Error! Bookmark not defined.**

ERGEBNIS DER ABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS.....**Error! Bookmark not defined.**

## 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),
- in Kenntnis der Folgenabschätzung zu der oben genannten Mitteilung (SEC(2007)0060),
- unter Hinweis auf das Sechste Umweltaktionsprogramm der Gemeinschaft (6. UAP)<sup>1</sup>,
- unter Hinweis auf das Sechste<sup>2</sup> und Siebte<sup>3</sup> Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 16. November 2005 zur Strategie für eine erfolgreiche Bekämpfung der globalen Klimaänderung<sup>4</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),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 14. Februar 2007 zum Klimawandel<sup>5</sup>,
- unter Hinweis auf die 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,
- unter Hinweis auf den Bericht des Europäischen Programms zum Klimawandel vom 31. Oktober 2006 mit dem Titel „*Review and analysis of the reduction potential and costs of technological and other measures to reduce CO<sub>2</sub> emissions from passenger cars*“<sup>6</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den

---

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

<sup>2</sup> ABl. L 232 vom 29.8.2002, S. 1.

<sup>3</sup> ABl. L 412 vom 30.12.2006, S. 1.

<sup>4</sup> ABl. C 280 vom 18.11.2006, S. 120.

<sup>5</sup> *Angenommene Texte*, P6\_TA(2007)0038.

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report\\_co2\\_reduction.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_co2_reduction.pdf).

Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen<sup>1</sup>,

- unter Hinweis auf die Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen<sup>2</sup> und den Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG und zur Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen bei der Verwendung von für den Straßenverkehr bestimmten Kraftstoffen (KOM(2007)0018),
  - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit und der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (A6-0343/2007),
- A. in der Erwägung, dass etwa 19 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Europäischen Union von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen verursacht werden und die absoluten Mengen vor allem wegen der steigenden Zahl der Neuwagen und ihrer wachsenden Motorleistung zunehmen,
- B. in der Erwägung, dass die kostengünstigste und wirksamste politische Maßnahme zur Verringerung der Gesamtmenge der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Personenverkehrs die Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs ist; in der Erwägung, dass es daher wichtig ist, Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung der Qualität und des Umfangs des öffentlichen Verkehrs zu ergreifen, um den Umstieg vom eigenen Kraftfahrzeug auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiver zu machen und dadurch die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Berufspendlern zu senken,
- C. in der Erwägung, dass in der gemeinschaftlichen Strategie zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Kraftfahrzeugen den Bereichen Fahrverhalten und Infrastrukturmaßnahmen bislang zu wenig Beachtung geschenkt wurde, obwohl sich CO<sub>2</sub>-Emissionen dadurch in großem Umfang vermeiden ließen,
- D. 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 Energieversorgungssicherheit darstellt und zu hohen Betriebskosten sowie zum Abbau der Weltölreserven beiträgt,
- E. in der Erwägung, dass nunmehr legislative Maßnahmen zur Förderung der konstruktiven und technologischen Änderungen getroffen werden müssen, die erforderlich sind, wenn der Sektor einen Beitrag dazu leisten soll, dass die EU ihr Ziel erreicht, die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber dem Stand von 1990 um mindestens 20 % zu verringern,
- F. in der Erwägung, dass der auf Freiwilligkeit beruhende Ansatz sich als Fehlschlag

---

<sup>1</sup> ABL. L 12 vom 18.1.2000, S.16. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

<sup>2</sup> ABL. L 350 vom 28.12.1998, S. 58. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003.

erwiesen hat, da die Automobilindustrie ihre freiwillige Verpflichtung, bis 2008 die Fahrzeugemissionen auf 140 g CO<sub>2</sub>/km zu begrenzen, offenkundig verfehlen wird, wobei das Ziel von 120 g CO<sub>2</sub> /km bis 2005 bzw. spätestens 2008 zum ersten Mal 1995 vorgeschlagen und 1996 vom Rat und vom Europäischen Parlament gebilligt wurde,

- G. in der Erwägung, dass die Kommission in ihrer Mitteilung „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert“ (KOM(2007)0022) die Schlüsselemente der künftigen Strategie zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Kraftfahrzeugen darlegt, die auf einem integrierten Ansatz beruht, mit dem das Ziel der EU von 120 g CO<sub>2</sub>/km bis 2012 durch eine Kombination von Maßnahmen der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten erreicht werden soll,
- H. in der Erwägung, dass Maßnahmen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Personenkraftwagen im Rahmen eines integrierten Ansatzes erforderlich sind, der Maßnahmen im Bereich der Motorentechnik, ergänzende Maßnahmen und Maßnahmen in den Bereichen Biokraftstoffe, umweltbewusstes Fahrverhalten und Infrastruktur umfasst,
- I. in der Erwägung, dass Maßnahmen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Personenkraftwagen im Rahmen eines integrierten Ansatzes erforderlich sind, der Maßnahmen im Bereich der Motoren, ergänzende Maßnahmen und Maßnahmen in den Bereichen Biokraftstoffe, sparsames Fahren und Infrastruktur umfasst,
- J. in der Erwägung, dass sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß nachweislich deutlich reduzieren ließe, wenn die Tempolimits überall in der EU konsequent eingehalten würden,
- K. in der Erwägung, dass erschwingliche Fahrzeuge und die Erneuerung der Fahrzeugflotte absolut entscheidende Faktoren für die Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Werte und der Verkehrssicherheit von Straßenfahrzeugen sowie ihrer Auswirkungen auf die Luftqualität sind,
- L. in der Erwägung, dass Steuermaßnahmen und Kennzeichnungspflichten nicht zur Umsetzung der auf drei Pfeilern beruhenden EU-Strategie zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Fahrzeugen beigetragen haben,
- M. in der Erwägung, dass verbindliche und klar definierte CO<sub>2</sub>-Emissionsziele für Personenkraftwagen sowohl für ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes im Bereich der Automobilindustrie als auch für eine umfassende Information der Verbraucher, die durch eine bewusste Entscheidung beim Fahrzeugkauf wesentlich zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses beitragen können, von außerordentlicher Bedeutung sind,
- N. in der Erwägung, dass die Richtlinie 1999/94/EG nur mangelhaft Wirksamkeit gezeigt hat und von den Mitgliedstaaten uneinheitlich umgesetzt wurde,
- O. in der Erwägung, dass die Einführung von Energie-Effizienzklassen für eine Reihe von Produkten (z. B. Elektro- und Haushaltsgeräte), die durch leicht verständliche Buchstaben- bzw. Farbcodes dem europäischen Verbraucher beim Kauf eine praktische Entscheidungshilfe für die Einsparung von Energie und die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bieten, sich als sehr erfolgreich erwiesen hat,

- P. in der Erwägung, dass von allen Fahrzeugklassen ein Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung geleistet werden muss, da für die CO<sub>2</sub>-Minderung vor allem auch die Stückzahlen am Markt von Bedeutung sind,

### *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, begrüßt deshalb den Plan der Kommission, einen EU-Rechtsrahmen zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen vorzulegen, der auch bindende Maßnahmen für einen sparsameren Kraftstoffverbrauch leichter Nutzfahrzeuge durch Verbesserungen der Motortechnologie, andere technologische Maßnahmen und die Verwendung von Biokraftstoffen umfasst; erinnert daran, dass sich der Rat 1996 und das Parlament 1997 für die durchschnittliche Zielvorgabe der EU von 120 g CO<sub>2</sub>/km für diese Fahrzeuge ausgesprochen haben, wobei als Zieldatum zunächst das Jahr 2005 ins Auge gefasst wurde, dann aber 2010 als endgültige Frist festgelegt wurde;
2. fordert nachdrücklich, dass die vorgeschlagene Anwendung „komplementärer Maßnahmen“ zum Erreichen des früher vereinbarten Emissionsziels von 120 g CO<sub>2</sub>/km durch quantifizierbare Normen ermöglicht wird, und ist der Auffassung, dass die Rechtsetzung für die Emissionsminderung durch technische Verbesserungen klare, messbare Ziele vorgeben sollte;
3. schlägt die Festlegung von verbindlichen Jahresemissionszielen mit Wirkung zum 1. Januar 2009 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 2012 auf den Markt kommen, den Wert von 120 g CO<sub>2</sub>/km nicht übersteigen;
4. fordert die Kommission auf, konkrete Maßnahmen vorzuschlagen und Vorschläge für Rechtsvorschriften vorzulegen, damit ergänzende Maßnahmen durchgeführt werden, um die Emissionen aus Personenkraftwagen um zusätzliche 10 g CO<sub>2</sub>/km zu senken;
5. 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; betont, dass die Forschung und Entwicklung im Bereich emissionsfreier Fahrzeuge, wie etwa elektrisch angetriebener Fahrzeuge, stark gefördert werden muss;
6. weist auf seine oben erwähnte Entschließung vom 16. November 2005 zur Strategie für eine erfolgreiche Bekämpfung der globalen Klimaänderung hin, in der mittelfristig „eine Verringerung der Emissionen im Verkehrssektor einschließlich verbindlicher Obergrenzen für CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Neufahrzeugen in der Größenordnung von 80-100 g/km“ gefordert wird; unterstützt die Kommission in ihrer Absicht, die Forschung, Entwicklung und Demonstration fortgeschrittener Technologien zu fördern, vor allem um im Jahr 2020 ehrgeizigere Ziele zu erreichen; fordert die Kommission auf, die Möglichkeit einer

weiteren schrittweisen Verringerung über das Jahr 2012 hinaus in Erwägung zu ziehen, und zwar durch die Verwendung leichterer Materialien zur Fahrzeugherstellung, wobei aber die geltenden Vorschriften selbstredend einzuhalten sind und die Sicherheit der Insassen und der am meisten schutzbedürftigen Nutzer im Straßenverkehr nicht aufs Spiel gesetzt werden dürfen;

7. verweist darauf, dass bereits heute emissions- und flächensparende Nahverkehrsautos („Gentlecars“) mit Werten unter 90 g CO<sub>2</sub>/km in Großserie produziert werden, und fordert die Kommission deshalb auf, parallel zu allen anderen Maßnahmen die möglichst häufige Nutzung von „Gentlecars“ anstelle von Fahrzeugen mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu unterstützen;
8. ist der Auffassung, dass die längerfristigen Ziele bis spätestens 2016 nach einer eingehenden Folgeabschätzung hinsichtlich Kosten und Nutzen und infolge der Post-Kyoto-Vereinbarung von der Kommission bestätigt oder geändert werden sollten, und erwartet, dass diese Ziele möglicherweise weitere Senkungen der Emissionen auf 70 g CO<sub>2</sub>/km oder darunter bis 2025 erforderlich machen;
9. fordert die Kommission auf, die technische Machbarkeit, Kostenwirksamkeit, Umweltauswirkungen und Erschwinglichkeit über den gesamten Lebenszyklus von Neuwagen zu berücksichtigen, wenn sie bindende gesetzliche Maßnahmen verabschiedet, die das Tempo der Erneuerung der Fahrzeugflotte beeinflussen könnten;
10. stellt fest, dass die Gemeinschaftsvorschriften einen Markt regeln, der sich in einer Größenordnung von 17 bis 18 Millionen Fahrzeugen jährlich bewegt, was dem Markt für Pkws in den Vereinigten Staaten entspricht; geht davon aus, dass eine ehrgeizige Politik der EU zur Verringerung der Treibhausgasemissionen Anreize für ein wissenschaftsbasiertes Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Zulieferindustrie für die Automobilhersteller bieten und weltweit einen positiven Einfluss auf die Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen haben wird;
11. 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 bestimmte Fahrzeuge von den zur Feststellung 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 werden;
12. empfiehlt ferner mit Blick darauf, dass es einigen Kleinherstellern oder neuen Marktteilnehmern mit einem Marktanteil von weniger als 0,5 % schwer fallen dürfte, aufgrund der begrenzten Palette der von ihnen hergestellten Fahrzeuge die durchschnittlichen Emissionen innerhalb der vorgesehenen Fristen zu reduzieren, dass die Kommission in Erwägung ziehen sollte, bei der Festlegung der Vorschriften Vorschläge einzubeziehen, mit denen diesen spezialisierten Herstellern ehrgeizige Reduktionsziele gesetzt werden;
13. stellt fest, dass Hersteller, die sich auf den Bau von Hochleistungsfahrzeugen spezialisiert haben, als Vorreiter für Zukunftstechnologien sowie im Hinblick auf die Sicherung von

hochwertigen Arbeitsplätzen und weltweiten Umsätzen zum Nutzen der europäischen Wirtschaft eine wichtige Rolle spielen, und stellt fest, dass das Know-how dieser Hersteller wesentlich zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Kraftfahrzeugen beitragen dürfte;

14. fordert nachdrücklich, dass bei allen etwaigen Regelungen der Binnenmarkt reibungslos funktionieren muss und dass die Mitgliedstaaten die EU-Vorschriften am selben Tag und mit einheitlichen Methoden umsetzen sollten, um Marktstörungen und -zersplitterungen zu vermeiden.

#### ***Aufgabenteilung zwischen den Herstellern***

15. erkennt die sehr unterschiedlichen Verbrauchervorlieben bei Pkw und die unterschiedliche Zusammensetzung der Flotten der Hersteller an; betont, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß aller Fahrzeuge, die auf den Markt gebracht werden, gesenkt werden muss und deshalb Differenzierungen auf der Grundlage eines Nutzwertparameters zulässig sein sollten, wobei jedoch dadurch nicht der Anreiz genommen werden sollte, zur Herstellung von Fahrzeugen mit niedrigeren Emissionswerten überzugehen, und Unternehmen, die diese Ziele früher erreichen, nicht benachteiligt werden dürfen;
16. betont, dass es wichtig es ist, dass bestimmte Fahrzeuge die Emissionsgrenzwerte überschreiten dürfen, damit übermäßige Störungen des Fahrzeugmarktes vermieden werden, ist jedoch bestrebt, starke Anreize zu bieten, die Emissionen zu verringern, und schlägt deshalb vor, dass die Festlegung der Ziele für die Senkung der durchschnittlichen Emissionen für 2012 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 2009 sein sollte;
17. 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;
18. fordert die Kommission auf, im Hinblick auf alle Hersteller für adäquate Anstrengungen zu sorgen und Anreize zur Verringerung der Treibhausgasemissionen quer durch alle Fahrzeugkategorien zu bieten; ist jedoch der Ansicht, dass ein künftiges System die Hersteller von Fahrzeugen mit einem bisher höheren Schadstoffausstoß – weder direkt noch indirekt – belohnen darf, dass Fahrzeuge mit einem höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß auch in der Pflicht sind, einen höheren Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung zu leisten und dass das System die fortschrittlichsten Technologien und alternative Treibstoffe nach ihren Leistungen im Hinblick auf Treibhausgasemissionen (Hybridmotoren, Motoren, die mit Wasserstoff, Strom oder sonstigen alternativen Treibstoffen betrieben werden) belohnen sollte;
19. ruft die Kommission auf, nach Berücksichtigung der Standpunkte der Interessengruppen dem Parlament und dem Rat Vorschläge zur Prüfung vorzulegen, um sicherzustellen, dass der Verlauf der Grenzwertkurve den unterschiedlichen Fahrzeuggrößen und den technologischen Kosten der Emissionsminderungen sowie der Erschwinglichkeit von Neufahrzeugen für verschiedene Kategorien von Verbrauchern Rechnung trägt, und dabei

für Diversifizierung und soziale Gerechtigkeit zu sorgen;

20. nimmt zur Kenntnis, dass zur Erreichung dieses Ziels unterschiedliche gesetzliche Möglichkeiten offen stehen; hält es für wesentlich, dass – wie die Kommission in ihrer Mitteilung betont – „Verminderungsziele sichergestellt werden, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden“, dass Bestleistungen hinsichtlich der Effizienz der Fahrzeuge aber auch wirklich belohnt werden;
21. schlägt vor, am 1. Januar 2011 einen neuen „geschlossenen Marktmechanismus“ in Form eines CO<sub>2</sub>-Emissionslizenzsystems (Carbon Allowance Reduction System, CARS) einzuführen, in dessen Rahmen Hersteller und Importeure Bußgelder pro verkauftem Wagen bezahlen müssen, die umso höher sind, je weiter die Emissionen über den Emissionsobergrenzen liegen, wobei diese Geldstrafen mit einlösbaren Gutschriften für die neu zugelassenen Personenkraftwagen desselben Herstellers, deren Ausstoß unterhalb der Grenzwertkurve liegt, verrechnet werden können; ist der Ansicht, dass die Bußgelder im Fall der Überschreitung der Grenzwerte (pro g/Km) höher ausfallen sollten als die Gutschriften;
22. fordert mit Nachdruck, dass das System für den Handel mit Quoten zwischen Automobilherstellern getrennt von dem EU-System für den Handel mit Emissionszertifikaten und sonstigen externen Systemen mit Kohlenstoffgutschriften und -ausgleichszahlungen verwaltet wird;
23. ist der Auffassung, dass die Geldstrafen so festgelegt werden sollten, dass sie für die Industrie vorhersehbar und streng sind, und empfiehlt, dass die Kommission geeignete Vorschläge im Hinblick auf die Höhe der in Euro/g CO<sub>2</sub> ausgewiesenen Geldstrafen/Gutschriften unterbreitet;
24. ist damit einverstanden, dass die Grenzwertkurve und die Höhe der Geldstrafen gegebenenfalls in regelmäßigen Zeitabständen angepasst werden müssen, damit den technologischen Entwicklungen im Fahrzeugbereich Rechnung getragen und jeder Verlangsamung bei der Umsetzung der Emissionsreduktionsziele Einhalt geboten wird;
25. empfiehlt, dass die Einnahmen aus den Geldstrafen sowohl für die Forschung und Entwicklung zur Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen als auch für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs eingesetzt werden sollen;
26. ist der Auffassung, dass die Höhe der Gutschriften nach der ersten Festlegung durch die Kommission vom Markt bestimmt werden sollte und die Möglichkeit bestehen sollte, die Gutschriften auf das jeweils folgende Jahr zu übertragen oder an andere Unternehmen oder Betriebe, die sich an diesem System beteiligen, zu verkaufen oder abzutreten, damit den Herstellern und Importeuren mehr Spielraum und eine größere Bandbreite an Optionen geboten werden;
27. fordert, dass der Öffentlichkeit die Angaben über die Emissionsbilanz aller Fahrzeuge und aller Hersteller in einem leicht zugänglichen Format zur Verfügung gestellt werden, damit Transparenz sichergestellt und der Vergleich zwischen Fahrzeugen und Herstellern erleichtert wird;

28. empfiehlt, dass die Hersteller und Importeure flexible Möglichkeiten, wie z. B. Berücksichtigung von CO<sub>2</sub>-Durchschnittswerten für eine Fahrzeugkategorie, Gutschriften für mit erneuerbaren Energieträgern betriebene Fahrzeuge und Übertragung dieser Gutschriften, haben sollten und bestimmen können, ob das anerkannte Handelsunternehmen die Körperschaft sein soll oder die verschiedenen Tochtergesellschaften oder Geschäftseinheiten, die direkt für die Produktion der betreffenden Fahrzeuge verantwortlich sind;
29. 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;

### ***Tests, Datenüberwachung und Fahrzeugspezifikationen***

30. fordert eindringlich, dass die gesamten Treibhausgasemissionen pro Fahrzeug in Angriff genommen werden, einschließlich der durch Klimaanlage bedingten Emissionen; fordert die Kommission zudem auf, Vorschläge für die Aktualisierung von Testzyklen vorzulegen, um die realen Fahrbedingungen besser widerzuspiegeln;
31. 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;
32. hält die die Kommission dazu an, neue Messungen und Normen einzuführen, durch die es möglich wird, der Kombination von geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen und nützlichen Verbesserungen – wie z. B. Gangwechselanzeigen, Verwendung von Econometern, hocheffiziente Klimaanlage, verbesserte Schmierstoffe, Motoren mit Abschaltautomatik bei Stand des Fahrzeugs, Reifen mit geringem Rollwiderstand und Systeme zur Überwachung des Reifendrucks, deren Gebrauch vom Verhalten der jeweiligen Fahrer abhängig sein kann – einen festen Wert zuzuordnen; empfiehlt ferner die Einführung von technischer Ausrüstung zur Unterstützung eines umweltbewussten Fahrverhaltens in den Fahrzeugen, wie z. B. Anzeige des Treibstoffverbrauchs und der damit verbundenen Kosten, sowohl für die aktuelle Fahrtstrecke als auch für häufig gefahrene Strecken, aktive Tempolimitwarngeräte und Hilfsmittel für den Fahrer zur Geschwindigkeitskontrolle einschließlich Tempomat;
33. 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 zertifizierten Stellen in verschiedenen Mitgliedstaaten geben kann;
34. betont, dass die dringlichen Fragen der Energiesicherheit und der Notwendigkeit, die Abhängigkeit Europas von importiertem Kraftstoff zu verringern, die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch eine größere Effizienz der Fahrzeuge zu senken und die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, vorrangig angegangen werden müssen;
35. ist der Auffassung, dass alle Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz, die einen

geringeren Treibstoffverbrauch bewirken, auch von Vorteil für die Energieversorgungssicherheit sind, da dadurch nicht nur die Abhängigkeit der Gemeinschaft von Primärenergieträgern verringert wird, sondern auch die internationalen Preise für Mineralöle gesenkt werden;

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

36. vertraut nicht auf die Wirksamkeit des vorgeschlagenen freiwilligen Übereinkommens über die Werbung für Neufahrzeuge und fordert die Kommission daher auf, einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/94/EG und zur Einführung von Vorschriften über die Kennzeichnung, Bewerbung und Vermarktung von Neufahrzeugen auf dem Binnenmarkt der EU vorzulegen, insbesondere in Hinblick auf eine konsequente Umsetzung, damit die Verbraucher umfassend und verständlich informiert werden;
37. empfiehlt obligatorische und einheitliche Mindestanforderungen für die Angabe des Kraftstoffverbrauchs (l/100 km) und der CO<sub>2</sub>-Emissionen (g/km) von Neufahrzeugen bei der Werbung, in allen Marketing- und Verkaufsförderungsbroschüren und in Ausstellungsräumen in einem für den Verbraucher gut sichtbaren, leicht verständlichen und möglichst durch unterschiedliche Farbgebung unterstützten Format; betrachtet die Kennzeichnung mit den Buchstaben A bis G, durch die die Energieeffizienz bestimmter elektrischer Geräte verglichen werden kann, als Muster für diese Angaben;
38. fordert die Kommission auf, Vorschriften mit ähnlichen Zielsetzungen vorzuschlagen, damit die von den geltenden Vorschriften nicht erfassten Bereiche abdeckt werden, wie Fernsehen, Radio, Informationen im Internet und Werbung für fast neuwertige Gebrauchtfahrzeuge;
39. hält die Vorschriften über die Gesundheitswarnungen auf Zigarettenschachteln für ein nützliches Beispiel und schlägt vor, dass mindestens 20 % der Werbeflächen für Neufahrzeuge in der Werbung, in Marketingbroschüren oder in Ausstellungsräumen in einem genehmigten Format für Informationen über den Kraftstoffverbrauch und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß genutzt werden sollte;
40. empfiehlt, dass die im Rahmen von Vermarktungsmaßnahmen, in Werbebroschüren und in Ausstellungsräumen bereitgestellten Informationen über den Kraftstoffverbrauch die Ergebnisse von Klimaanlagentests umfassen sollten;
41. schlägt vor, dass ein verbindlicher Werbekodex eingeführt werden sollte, mit dem irreführende umweltschutzbezogene Werbeaussagen verboten werden, und empfiehlt zur Förderung einer starken Verbrauchernachfrage nach Fahrzeugen mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen die Einführung eines Klassifizierungssystems für Umweltleistungen „Grüner Stern“, bei dem alle Aspekte der Umweltleistung berücksichtigt werden, u. a. CO<sub>2</sub>-Emissionen (g/km) und andere Schadstoffemissionen, Kraftstoffverbrauch (l/100 km), Gewicht, Aerodynamik, Raumausnutzung, Geräuschpegel und umweltorientierte Fahrhilfen;

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

42. erkennt die bedeutende Rolle an, die die Mitgliedstaaten sowie die regionalen und lokalen

Behörden bei der Förderung der Verbrauchernachfrage nach emissionsreduzierten Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr und den privaten Gebrauch spielen können, und fordert die Erarbeitung nationaler Aktionspläne, in denen die diesbezüglich zu ergreifenden Maßnahmen angegeben sind;

43. unterstützt insbesondere steuerliche Maßnahmen und ermutigt die Mitgliedstaaten, für Fahrzeuge mit überdurchschnittlichen Emissionen sowohl Steuern auf den Erwerb als auch Straßenverkehrssteuern einzuführen;
44. räumt ein, dass sich das Alter der Fahrzeugflotte und das Fahren mit hoher Geschwindigkeit auf die Emissionen auswirken; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, wirtschaftliche Anreize für die Abmeldung von Altfahrzeugen zu bieten und einen Teil der Kraftfahrzeugsteuern im Verhältnis zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen und anderen Schadstoffen festzusetzen; betont, dass mit der schrittweisen Einführung von Technologien ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen der CO<sub>2</sub>-bezogene Steueranteil langfristig wieder abgeschafft werden muss;
45. fordert EU-weit einheitliche Definitionen der CO<sub>2</sub>-Emissionswerte, die von den Mitgliedstaaten zur Festlegung von emissionsbezogenen steuerlichen Anreizen herangezogen werden, um eine Fragmentierung des Binnenmarktes zu verhindern;
46. unterstützt die auf dem Ausstoß fußende CO<sub>2</sub>-Besteuerung von Kraftfahrzeugen und alternativen Kraftstoffen, um so für Verbraucher und Industrie echte Anreize zu schaffen;

#### ***Leichte Nutzfahrzeuge (der Klasse N1) und andere Kategorien***

47. unterstützt die Kommission in ihrer Absicht, die CO<sub>2</sub>-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge zu regeln, und fordert die Kommission nachdrücklich auf, gleichzeitig mit den geplanten Vorschlägen zu den Personenkraftwagen diesbezügliche Vorschläge vorzulegen;
48. weist darauf hin, dass leichte Nutzfahrzeuge andere Eigenschaften und einen anderen Markt haben als Personenkraftwagen; stellt zwar fest, dass keine Daten über die durchschnittlichen Emissionen aus diesen Kraftfahrzeugen und die Kosten für eine Verringerung dieser Emissionen vorliegen, ist aber dennoch der Ansicht, dass die Normen und Anforderungen möglichst denen für Personenkraftwagen entsprechen sollten;
49. erinnert daran, dass das Europäische Parlament die Kommission wiederholt darum ersucht hat, Maßnahmen zur Begrenzung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes für alle Kategorien von Straßenfahrzeugen in Erwägung zu ziehen, und fordert daher die Kommission auf, spätestens bis zum 1. Januar 2009 geeignete Legislativvorschläge für schwere Nutzfahrzeuge und Krafträder vorzulegen;

#### **Komplementäre Maßnahmen**

50. ist der Auffassung, dass Maßnahmen, die einen Beitrag zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von Kraftfahrzeugen leisten könnten, ohne dass dafür ein absoluter Wert angegeben werden kann, als rein komplementäre Maßnahmen betrachtet werden sollten und nicht in die derzeit vorgeschlagenen Rechtsvorschriften aufgenommen werden sollten;

51. ist der Auffassung, dass die Förderung eines sparsameren Fahrverhaltens, Biokraftstoffe und insbesondere die Verbesserung von Verkehrsleitsystemen als flankierende Maßnahmen einen Beitrag zur Minimierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen leisten können;
52. fordert die Mitgliedstaaten auf, den Gütertransport auf der Straße zu reduzieren und stattdessen verstärkt auf Schiene und Wasserstraßen zu setzen, wodurch der Schadstoffausstoß und die Nachfrage nach Öl gesenkt würden;
53. befürchtet, dass die Preise für Nahrungs- und Futtermittel infolge des zunehmenden Einsatzes von Biokraftstoffen steigen werden, was Einkommensschwache hart treffen und die Zerstörung der tropischen Regenwälder beschleunigen wird, und fordert die Kommission auf, strenge Vorschriften für die Zertifizierung eingeführter Biokraftstoffe vorzuschlagen, damit sämtliche negativen sozialen und umweltbezogenen Auswirkungen vermieden werden;
54. ist in jedem Fall davon überzeugt, dass den Vorteilen von Biokraftstoffen bei der Verringerung der CO<sub>2</sub> -Emissionen im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 98/70/EG Rechnung zu tragen ist;
55. fordert die Entwicklung einer Zertifizierung von nachhaltig produzierten Biokraftstoffen; fordert die Kommission auf, in Legislativvorschlägen nur eine Anrechnung von nachhaltig zertifizierten Biokraftstoffen zur Erreichung der Emissionsgrenzwerte zu ermöglichen; hebt hervor, dass Biokraftstoffe der zweiten Generation, die aus Pflanzen oder Pflanzenbestandteilen gewonnen werden, die in keiner direkten Konkurrenz zu den Lebensmittelnutzungen stehen und eine höhere Effizienz bieten, ausgebaut und noch mehr gefördert werden müssen;
56. empfiehlt, auch für die Zeit nach 2012 Kraftstoffeffizienzziele zu setzen, um die Emissionen aus Kraftfahrzeugen weiter zu senken und zugleich für alle Beteiligten größere Sicherheit zu schaffen;
57. fordert die Kommission auf, der Rolle und dem Potenzial alternativer gasförmiger Brennstoffe, wie Flüssiggas oder Erdgas, Rechnung zu tragen, da diese zu einer sofortigen Verringerung der CO<sub>2</sub> -Emissionen und zur Diversifizierung der Energieversorgung beitragen können;
58. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, sich vor Augen zu halten, dass besonders für bestimmte Berufsgruppen (z. B. Automechaniker und Techniker), die über die neuen Automobiltechnologien bestens Bescheid wissen müssen, Fortbildungskurse angeboten werden müssen;
59. fordert die Kommission auf, unverzüglich mit den Vorbereitungen für eine EU-weite Kampagne für umweltbewusstes Fahrverhalten als Teil der Strategie zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Kraftfahrzeugen zu beginnen;
60. fordert die Kommission auf, dem Europäischen Parlament einen Bericht darüber vorzulegen, wie die Vorteile eines umweltbewussten Fahrverhaltens im Hinblick auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß überprüfbar gemacht werden können, und falls dies nach Einschätzung der Kommission nicht möglich ist, zu erläutern, warum sie das Projekt ECODRIVEN

finanziert, mit dem durch umweltbewusstes Fahrverhalten eine quantifizierbare Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes erreicht werden soll;

61. unterstützt den Grundsatz, dass die Teilnahme an einem Kurs über umweltbewusstes Fahrverhalten eine obligatorische Anforderung für den Erwerb des Führerscheins sein sollte;
62. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung 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 Neufahrzeuge durchschnittliche Verminderungen um 12,4 % erreicht wurden.

Grund für dieses Wachstum sind in erster Linie die steigende Anzahl der Fahrzeuge und die von ihnen verursachten Verkehrsstaus (die Zahl der Zulassungen in der EU-25 hat sich im Zeitraum 1990-2003 von 156 auf 212 Millionen, also um 36 %, erhöht) sowie 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 untrennbar 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 Weltölreserven und lässt die Betriebskosten steigen.

1998 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 EU-25 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 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 Berichterstatters. 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 Berichtersteller 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.

18.7.2007

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ**

für den Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

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

Verfasser der Stellungnahme: Wolfgang Bulfon

### **VORSCHLÄGE**

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

- A. in der Erwägung, dass verbindliche und klar definierte CO<sub>2</sub>-Emissionsziele für Personenkraftwagen sowohl für ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes im Bereich der Automobilindustrie als auch für eine umfassende Information der Verbraucher, die durch eine bewusste Entscheidung beim Fahrzeugkauf wesentlich zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses beitragen können, von außerordentlicher Bedeutung sind,
- B. in der Erwägung, dass die Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen<sup>1</sup> nur mangelhaft Wirksamkeit gezeigt hat und von den Mitgliedstaaten uneinheitlich umgesetzt wurde,
- C. in der Erwägung, dass die Einführung von Energie-Effizienzklassen für eine Reihe von Produkten (z.B. Elektro- und Haushaltsgeräte), die durch leicht verständliche Buchstaben- bzw. Farbcodes dem europäischen Verbraucher beim Kauf eine praktische Entscheidungshilfe für die Einsparung von Energie und die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bieten, sehr erfolgreich war,

---

<sup>1</sup> ABl. L 12 vom 18.1.2000, S.16. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 (AbI. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

- D. in der Erwägung, dass sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß nachweislich deutlich reduzieren ließe, wenn die Tempolimits überall in der EU konsequent eingehalten würden,
- E. in Kenntnis des Berichts des Europäischen Programms zum Klimawandel vom 31. Oktober 2006 mit dem Titel „Review and analysis of the reduction potential and costs of technological and other measures to reduce CO<sub>2</sub>-emissions from passenger cars”,
- F. in der Erwägung, dass es zur Senkung des Ausstoßes von CO<sub>2</sub>-Emissionen wichtig ist, Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung der Qualität und des Umfangs des öffentlichen Verkehrs zu ergreifen, um den Umstieg vom eigenen Kraftfahrzeug auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiver zu machen und dadurch die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Berufspendlern zu senken,
- G. *in der Erwägung, dass in der gemeinschaftlichen Strategie zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Kraftfahrzeugen den Bereichen Fahrverhalten und Infrastrukturmaßnahmen bislang zu wenig Beachtung geschenkt wurde, obwohl sich dadurch CO<sub>2</sub>-Emissionen in großem Umfang vermeiden ließen,*
- H. ***in der Erwägung, dass eine Politik, die sich ausschließlich auf die Fahrzeugtechnologie richtet, für die Verbraucher zu erheblichen Kostensteigerungen führen dürfte, wodurch sich die Erneuerung der Fahrzeugflotte verzögert, die der Schlüssel für mehr Umwelt- und Straßenverkehrssicherheit ist,***
1. begrüßt die Entscheidung der Kommission, verbindliche Maßnahmen einzuführen, um das CO<sub>2</sub>-Emissionsziel von 120 g CO<sub>2</sub>/km bis 2012 zu erreichen, und diese durch weitere Maßnahmen zu ergänzen, z. B. umweltbewusste Fahrweise, Verwendung von Biokraftstoffen und Kontrolle des Reifendrucks; fordert die Kommission auf, dafür Sorge zu tragen, dass diese Maßnahmen in allen Mitgliedstaaten innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten des entsprechenden Rechtsakts umgesetzt werden;
  2. ist der Auffassung, dass für Hersteller, die keinem Großkonzern angehören, von der aktuellen Leistung ausgehende CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele zwingend vorgeschrieben werden sollten;
  3. fordert die Kommission auf, geeignete Änderungen der Richtlinie 1999/94/EG vorzuschlagen, insbesondere in Hinblick auf eine konsequente Umsetzung, damit die Verbraucher umfassend und verständlich informiert werden;
  4. fordert die obligatorische Einführung von einheitlichen CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen, die sich nach CO<sub>2</sub>-Emissionen (g/km) und Treibstoffverbrauch (l/100 km) unterscheiden und in einem für den Verbraucher gut sichtbaren, leicht verständlichen und möglichst durch unterschiedliche Farbgebung unterstützten Format auf den Kraftfahrzeugen anzubringen sind, um Vergleiche zu ermöglichen;
  5. fordert, dass beim Fahrzeugkauf folgende Daten zur Information für die Verbraucher obligatorisch anzugeben sind:
    - Höhe der jährlichen Kfz-Steuer, falls diese im Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug gekauft wird, eine CO<sub>2</sub>-abhängige Komponente aufweist;

- Abweichung vom durchschnittlichen Treibstoffverbrauch pro Fahrzeugklasse (in absoluten Zahlen und als Prozentsatz) inklusive der dadurch durchschnittlich verursachten Treibstoffminder- oder -mehrkosten;
6. empfiehlt zur Unterstützung eines umweltbewussten Fahrverhaltens die Einführung von technischen Maßnahmen in den Fahrzeugen, wie z.B. Anzeige des Treibstoffverbrauchs und der damit verbundenen Kosten, sowohl für die aktuelle Fahrtstrecke als auch für häufig gefahrene Strecken, Ausstattung der Fahrzeuge mit Gangwechselanzeigen und aktiven Tempolimitwarngeräten und Möglichkeiten für den Fahrer, die Geschwindigkeit zu drosseln, einschließlich Tempomat;
  7. fordert EU-weit einheitliche Definitionen der CO<sub>2</sub>-Emissionswerte, die von den Mitgliedstaaten zur Festlegung von emissionsbezogenen steuerlichen Anreizen herangezogen werden, um eine Fragmentierung des Binnenmarktes zu verhindern;
  8. empfiehlt zur Förderung einer starken Verbrauchernachfrage nach Fahrzeugen mit niedrigen CO<sub>2</sub> -Emissionen die Einführung eines Klassifizierungssystems für Umweltleistungen „Grüner Stern“, bei dem alle Aspekte von Umweltleistungen berücksichtigt werden, u.a. CO<sub>2</sub> -Emissionen (g/km) und andere Schadstoffemissionen, Kraftstoffverbrauch (l/100 km), Gewicht, Aerodynamik, Raumausnutzung, Geräuschpegel und umweltorientierte Fahrhilfen;
  9. empfiehlt, dass Autos, deren Höchstgeschwindigkeit mehr als 180 km/h beträgt, im Rahmen des Systems „Grüner Stern“ keine Höchstpunktzahl bekommen;
  10. ist davon überzeugt, dass die Einführung eines Systems „Grüner Stern“ für eine transparentere Verbraucherinformation sorgen wird und die Grundlage für die Auszeichnung des jeweiligen Klassensiegers mit dem Titel „Effizientestes Auto des Jahres“ sein könnte;
  11. stellt fest, dass Hersteller, die sich auf den Bau von Hochleistungsfahrzeugen spezialisiert haben, als Vorreiter für Zukunftstechnologien sowie im Hinblick auf die Sicherung von hochwertigen Arbeitsplätzen und weltweiten Umsätzen zum Nutzen der europäischen Wirtschaft eine wichtige Rolle spielen, und stellt fest, dass das Know-how dieser Hersteller wesentlich zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Kraftfahrzeugen beitragen dürfte;
  12. ***fordert die Kommission auf, eine EU-weite Kampagne für umweltbewusstes Fahrverhalten in ihre Strategie zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Kraftfahrzeugen einzubeziehen;***
  13. empfiehlt, auch für die Zeit nach 2012 Kraftstoffeffizienzziele zu setzen, um die Emissionen aus Kraftfahrzeugen weiter zu senken und zugleich für alle Beteiligten größere Sicherheit zu schaffen;
  14. ***unterstützt die auf dem Ausstoß fußende CO<sub>2</sub>-Besteuerung von Kraftfahrzeugen und alternativen Kraftstoffen, um so für Verbraucher und Industrie echte Anreize zu schaffen;***

15. *fordert nachdrücklich, dass bei allen etwaigen Regelungen der Binnenmarkt reibungslos funktionieren muss und dass die Mitgliedstaaten die EU-Vorschriften am selben Tag und mit einheitlichen Methoden umsetzen sollten, um Marktstörungen und -zersplitterungen zu vermeiden.*

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO <sub>2</sub> -Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	
<b>Verfahrensnummer</b>	2007/2119(INI)	
<b>Federführender Ausschuss</b>	ENVI	
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 6.6.2007	
<b>Verfasser der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Wolfgang Bulfon 4.6.2007	
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	27.6.2007	16.7.2007
<b>Datum der Annahme</b>	17.6.2007	
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 31	–: 0
	0: 0	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Charlotte Cederschiöld, Gabriela Crețu, Mia De Vits, Rosa Díez González, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Anna Hedh, Iliana Malinova Iotova, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Toine Manders, Nickolay Mladenov, Zita Pleštinská, Guido Podestà, Giovanni Rivera, Zuzana Roithová, Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Marianne Thyssen, Horia-Victor Toma, Jacques Toubon, Barbara Weiler	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	André Brie, Wolfgang Bulfon, Othmar Karas, Manuel Medina Ortega, Joseph Muscat, Pier Antonio Panzeri, Béatrice Patrie	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	Holger Kraemer	
<b>Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar)</b>	...	

17.7.2007

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE (\*)**

für den Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

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

Verfasserin der Stellungnahme(\*): Rebecca Harms

(\*) Verfahren mit assoziierten Ausschüssen gemäß Artikel 47 der Geschäftsordnung

### **VORSCHLÄGE**

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. unterstützt den Plan der Kommission, durch Verbesserungen der Motortechnologie, andere technologische Maßnahmen und die Verwendung von Biokraftstoffen bindende Maßnahmen für einen sparsameren Kraftstoffverbrauch leichter Nutzfahrzeuge einzuführen; erinnert daran, dass sich der Rat 1996 und das Parlament 1997 für die durchschnittliche Zielvorgabe der EU von 120 g CO<sub>2</sub>/km für diese Fahrzeuge ausgesprochen haben, wobei als Zieldatum zunächst das Jahr 2005 ins Auge gefasst wurde, dann aber 2010 als endgültige Frist festgelegt wurde;
2. ist der Auffassung, dass alle Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz, die einen geringeren Treibstoffverbrauch bewirken, auch von Vorteil für die Energieversorgungssicherheit sein werden, da dadurch nicht nur die Abhängigkeit der Gemeinschaft von Primärenergieträgern verringert wird, sondern auch die internationalen Preise für Mineralöle gesenkt werden;
3. nimmt zur Kenntnis, dass zur Erreichung dieses Ziels unterschiedliche gesetzliche Möglichkeiten offen stehen; hält es für wesentlich, dass, wie die Kommission in ihrer Mitteilung betont, „Verminderungsziele sichergestellt werden, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden“, dass aber auch eine größtmögliche

Effizienz der Fahrzeuge echt belohnt wird;

4. weist darauf hin, dass etwaige Geldstrafen abschreckend sein müssen, wenn damit die gewünschte durchschnittliche Treibstoffeffizienz erreicht werden soll, sie gleichzeitig aber verhältnismäßig sein müssen und nicht diskriminierend sein dürfen; ist auf jeden Fall davon überzeugt, dass ein solches System durch steuerliche Anreize für den Kauf von Fahrzeugen mit geringen (oder keinen) Emissionen bzw. für den Kauf von Fahrzeugen mit bestimmten innovativen Technologien (Hybridfahrzeuge, Fahrzeuge, die mit Wasserstoff oder anderen alternativen Treibstoffen fahren) ergänzt werden muss;
5. fordert die Kommission auf, im Hinblick auf alle Hersteller für adäquate Anstrengungen zu sorgen und Anreize zur Verringerung der Treibhausgasemissionen quer durch alle Fahrzeugkategorien zu bieten; ist jedoch der Ansicht, dass ein künftiges System die Hersteller von Fahrzeugen mit einem bisher höheren Schadstoffausstoß weder direkt noch indirekt belohnen darf, dass Fahrzeuge mit einem höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß auch in der Pflicht sind, einen höheren Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung zu leisten und dass das System die fortschrittlichsten Technologien und alternative Treibstoffe nach ihren Leistungen im Hinblick auf Treibhausgasemissionen (Hybridmotoren, Motoren, die mit Wasserstoff, Strom oder sonstigen alternativen Treibstoffen betrieben werden) belohnen sollte;
6. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, sich vor Augen zu halten, dass besonders für bestimmte Berufsgruppen (z. B. Automechaniker und Techniker), die über die neuen Automobiltechnologien bestens Bescheid wissen müssen, Fortbildungskurse angeboten werden müssen;
7. erinnert an seine EntschlieÙung vom 16. November 2005 zur Strategie für eine erfolgreiche Bekämpfung der globalen Klimaänderung<sup>1</sup>, in der mittelfristig „eine Verringerung der Emissionen im Verkehrssektor einschließlich verbindlicher Obergrenzen für CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Neufahrzeugen in der Größenordnung von 80-100 g/km,“ gefordert wird; unterstützt die Absicht der Kommission, die Forschung, Entwicklung und Demonstration fortgeschrittener Technologien zu fördern, vor allem um im Jahr 2020 ehrgeizigere Ziele zu erreichen; fordert die Kommission auf, die Möglichkeit einer weiteren schrittweisen Verringerung über das Jahr 2012 hinaus in Erwägung zu ziehen, und zwar durch die Verwendung leichterer Materialien zur Fahrzeugherstellung, wobei aber die geltenden Vorschriften selbstredend einzuhalten sind und die Sicherheit der Insassen und der am meisten schutzbedürftigen Nutzer im Straßenverkehr nicht aufs Spiel gesetzt werden dürfen;
8. fordert eindringlich, dass die gesamten Treibhausgasemissionen pro Fahrzeug in Angriff genommen werden, einschließlich der durch Klimaanlage bedingten Emissionen; fordert die Kommission zudem auf, Vorschläge für die Aktualisierung von Testzyklen vorzulegen, um die realen Fahrbedingungen besser widerzuspiegeln;
9. räumt ein, dass sich das Alter der Fahrzeugflotte und das Fahren mit hoher Geschwindigkeit auf die Emissionen auswirken; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, wirtschaftliche Anreize für die Stilllegung von Altfahrzeugen zu bieten und einen Teil der Kraftfahrzeugsteuern im Verhältnis zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen und

---

<sup>1</sup> ABl. C 280 vom 18.11.06, S. 120.

anderen Schadstoffen festzusetzen; betont, dass mit der schrittweisen Einführung von Technologien ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen der CO<sub>2</sub>-bezogene Steueranteil langfristig wieder abgeschafft werden muss;

10. fordert die Entwicklung einer Zertifizierung von nachhaltig produzierten Biokraftstoffen; fordert die Kommission auf, in ihren Legislativvorschlag nur eine Anrechnung von nachhaltig zertifizierten Biokraftstoffen zur Erreichung der 120 g CO<sub>2</sub>/km zu ermöglichen; unterstreicht die Tatsache, dass Biokraftstoffe der zweiten Generation, die aus Pflanzen oder Pflanzenbestandteilen gewonnen werden, die in keiner direkten Konkurrenz zu den Lebensmittelnutzungen stehen und eine höhere Effizienz bieten, ausgebaut und noch mehr gefördert werden müssen;
11. fordert die Kommission auf, die technische Machbarkeit, Kostenwirksamkeit, Umweltauswirkungen und Erschwinglichkeit über den gesamten Lebenszyklus von Neuwagen zu berücksichtigen, wenn sie bindende gesetzliche Maßnahmen verabschiedet, die das Tempo der Erneuerung der Fahrzeugflotte beeinflussen könnten;
12. stellt fest, dass die Gemeinschaftsvorschriften einen Markt regeln, der sich in einer Größenordnung von 17 bis 18 Millionen Fahrzeugen jährlich bewegt; geht davon aus, dass eine ehrgeizige Politik der EU zur Verringerung der Treibhausgasemissionen Anreize für ein wissensbasiertes Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Zulieferindustrie für die Automobilhersteller bieten und weltweit einen positiven Einfluss auf die Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen haben wird;
13. betont die Notwendigkeit einer intensiveren Förderung der Forschung und Entwicklung emissionsfreier Fahrzeuge, wie elektrisch angetriebener Fahrzeuge;
14. ist der Überzeugung, dass Maßnahmen in den Bereichen sparsames Fahren und Infrastruktur getroffen werden sollten, um einen Beitrag dazu zu leisten, dass das Gemeinschaftsziel von 120 g/km erreicht wird;
15. begrüßt, dass die Kommission einen Änderungsvorschlag zur Verbesserung der Wirksamkeit der Richtlinie 1999/94/EG über Angaben über Kraftstoffverbrauch plant; fordert, dass dieser weitergeht als einfache Informationen über die Höhe des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und richtige Kategorien bildet, die sich an den effizientesten Fahrzeugen auf dem Markt orientieren und diesen auch regelmäßig angepasst werden;

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO <sub>2</sub> -Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen		
<b>Verfahrensnummer</b>	2007/2119(INI)		
<b>Federführender Ausschuss</b>	ENVI		
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 6.6.2007		
<b>Verstärkte Zusammenarbeit – Datum der Bekanntgabe im Plenum</b>	21.6.2007		
<b>Verfasserin der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Rebecca Harms 12.4.2007		
<b>Ersetzte(r) Verfasser(-in) der Stellungnahme</b>			
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	3.5.2007	5.6.2007	17.7.2007
<b>Datum der Annahme</b>	17.7.2007		
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 37 -: 2 0: 3		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Silvia Ciornei, Den Dover, Adam Gierek, Umberto Guidoni, Fiona Hall, David Hammerstein Mintz, Rebecca Harms, Ján Hudacký, Werner Langen, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Angelika Niebler, Atanas Papanizov, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(-in/-innen)</b>	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Avril Doyle, Neena Gill, Matthias Groote, Eija-Riitta Korhola, Lambert van Nistelrooij, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	José Manuel García-Margallo y Marfil, Eva Lichtenberger, Umberto Pirilli		
<b>Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar)</b>			

## ERGEBNIS DER ABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	12.9.2007
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+ : 49 - : 3 0 : 1
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Dorette Corbey, Chris Davies, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Eija-Riitta Korhola, Peter Liese, Linda McAvan, Marios Matsakis, Alexandru-Ioan Morțun, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Guido Sacconi, Daciana Octavia Sârbu, Karin Scheele, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Anders Wijkman, Glenis Willmott
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(in/innen)</b>	Iles Braghetto, Kathalijne Maria Buitenweg, Christofer Fjellner, Duarte Freitas, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Kartika Tamara Liotard, Caroline Lucas, Miroslav Mikolášik, Eluned Morgan, Robert Sturdy
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	Fausto Correia, Pia Elda Locatelli, Jacques Toubon