

CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 15. Januar 2008 zum Thema CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert (2007/2120(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert - Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21 (Ein Beitrag zur Strategie der Europäischen Union für Wachstum und Beschäftigung)“ (KOM(2007)0022),
 - in Kenntnis der Schlussfolgerungen des Vorsitzes der Tagung des Rates „Wettbewerbsfähigkeit“ vom 21. und 22. Mai 2007,
 - in Kenntnis des Schlussberichts der hochrangigen Gruppe CARS 21 „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert“,
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für internationalen Handel, des Ausschusses für Wirtschaft und Währung, des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten, des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz, des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und des Rechtsausschusses (A6-0494/2007),
- A. in der Erwägung, dass die Kommission ihre Antwort auf den Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21 abgegeben hat, in welcher alle Interessengruppen vertreten waren, um die für die Automobilindustrie der Europäischen Union wichtigsten Politikbereiche zu untersuchen und Empfehlungen für ein künftiges Regelungssystem abzugeben,
- B. in der Erwägung, dass die Automobilindustrie der Europäischen Union einer der wichtigsten Wirtschaftszweige ist, jährlich 19 Millionen Fahrzeuge herstellt, unmittelbar 2,3 Arbeitnehmer beschäftigt und für weitere 10 Millionen Arbeitsplätze in den damit zusammenhängenden Branchen sorgt,
- C. in der Erwägung, dass der Mehrmarkenmarkt für Kfz-Ersatzteile und die Märkte für den Service und die Reparatur von Fahrzeugen wesentlich für eine erschwingliche Mobilität sind, den 270 Millionen Autofahrern in der Europäischen Union eine bessere Auswahl auf dem Kfz-Ersatzmarkt ermöglicht, für sichere und saubere Fahrzeuge auf Europas Straßen sorgt sowie mit seinen 3,5 Millionen Beschäftigten in KMU einen nennenswerten Beitrag zum Gedeihen der mittelständischen Unternehmen in Europa leistet,
- D. in der Erwägung, dass die Kommission eine integrierte Strategie fördert, um zu

gewährleisten, dass die Unternehmen in der Europäischen Union in einem zunehmend globalen Umfeld weiterhin wettbewerbsfähig sind, und dass diese Strategie in ihren folgenden Mitteilungen bzw. Arbeitsdokumenten dargelegt wird: „Ein wettbewerbsfähiges Europa in einer globalen Welt“ (KOM(2006)0567), „Globales Europa: Eine stärkere Partnerschaft zur Sicherstellung von Marktzugang für europäische Exporteure“ (SEK(2007)0452) und „Globales Europa: Handelspolitische Schutzinstrumente Europas in einer sich ändernden Weltwirtschaft – Ein Grünbuch zur öffentlichen Konsultation“ (KOM(2006)0763),

- E. in der Erwägung, dass die in den genannten Mitteilungen und Arbeitsdokumenten dargelegte Strategie derzeit in Verhandlungen über mehrere bilaterale und regionale Freihandelsabkommen umgesetzt wird,
 - F. unter Hinweis darauf, dass sich die Automobilindustrie von einem Mitgliedstaat zum anderen im Hinblick auf Strategien, Strukturen und globale Reichweite beträchtlich unterscheidet und dass diese Unterschiede bei der Entwicklung einer neuen und stärker global orientierten Handelsstrategie uneingeschränkt berücksichtigt werden müssen,
 - G. unter Hinweis darauf, dass die Automobilindustrie der Europäischen Union im Jahr 2006 etwa 20% der von ihr produzierten Kraftfahrzeuge exportierte, dass im Jahr 2004 die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen sowie von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge jeweils 8,7% und 2,8% der industriellen Ausfuhren der Europäischen Union ausmachte, was zeigt, wie besonders sensibel die Automobilindustrie für die Ausfuhrbedingungen ist; ferner unter Hinweis darauf, dass der Überschuss im Handel der Europäischen Union mit Drittländern bei Transportwaren im Jahr 2004 auf 60,2 Milliarden EUR veranschlagt wurde; in Erwägung der folgenden maßgebenden Faktoren für die globale Bedeutung der europäischen Automobilindustrie: die Tatsache, dass Europa weltweit der größte Hersteller von Personenkraftwagen und der zweitgrößte Hersteller von Lastkraftwagen ist, ferner die Größe und Tiefe des Binnenmarktes, die zunehmende Internationalisierung des Sektors, die Reputation der europäischen Marken und die Qualität der europäischen Dienstleistungen, die starke Exportposition der europäischen Hersteller und ihre bedeutende Präsenz auf Märkten mit hohem Wachstumspotenzial;
1. begrüßt den Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21 und die Mitteilung der Kommission, in der die Richtung der künftigen Politik im Automobilssektor beschrieben wird;
 2. hofft, dass die Parlamente in den Mitgliedstaaten (sowie die Regionalparlamente) sich das Ergebnis des CARS-21-Prozesses zu eigen machen möchten; regt die Einrichtung eines interparlamentarisches Netzes an, das sich mit Fragen rund ums Auto befasst, vom Europäischen Parlament koordiniert wird und einen echten Gewinn für die Straßenverkehrssicherheit, den Umweltschutz, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit bedeuten würde;

Vollendung des Binnenmarktes im Automobilssektor

3. fordert die Behörden der Mitgliedstaaten auf, bei der Umsetzung der Empfehlungen von CARS 21 eng mit der Kommission zusammenzuarbeiten; hält es insbesondere für notwendig, dafür zu sorgen, dass neue Regelungen für den Automobilssektor auf koordinierte Art und Weise eingeführt und so Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt vermieden werden;

4. betont die Notwendigkeit eines reibungslos funktionierenden EU-weiten Systems der Typgenehmigung für alle Kraftfahrzeuge;
5. bestätigt seine Unterstützung für ein wirksames Typgenehmigungsverfahren, wie es kürzlich in seinem Standpunkt in zweiter Lesung vom 10. Mai 2007 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge¹ zum Ausdruck gebracht wurde;
6. fordert die Kommission auf, dem Europäischen Parlament über die Durchführung der Typengenehmigungsverfahren und die Überwachung des Ausschussverfahrens jährlich Bericht zu erstatten;
7. fordert die Kommission auf, für die ordnungsgemäße Anwendung ihrer Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 vom 31. Juli 2002² über den Vertrieb von Kraftfahrzeugen in der gesamten Europäischen Union (Gruppenfreistellungsverordnung) Sorge zu tragen; vertritt zudem der Auffassung, dass die Generaldirektion Wettbewerb der Kommission sich im Rahmen des integrierten Ansatzes für die Gesetzgebung in diesem Sektor aktiv an der Revision dieser Verordnung beteiligen sollte;
8. plädiert dafür, die Überprüfung der Gruppenfreistellungsverordnung mit der Halbzeitüberprüfung von CARS 21 zu verknüpfen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der Europäischen Union zu fördern und so die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten des Sektors zu erleichtern, das Versickern staatlicher Beihilfen zu verhindern und die Wettbewerbspolitik auf internationaler Ebene zu fördern;
9. fordert die Kommission auf, Registrierverfahren vorzuschlagen, welche den grenzübergreifenden Verkauf, insbesondere von Gebrauchtwagen, erleichtern; teilt die Auffassung der Kommission über Verfahren für die Zulassung von Kraftfahrzeugen³ und teilt die Auffassung, dass manche einzelstaatlichen Regeln dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes Probleme bereiten; stellt fest, dass diese einzelstaatlichen Vorschriften sich auf Wirtschaftssektoren wie Fahrzeug-Leasing und Fahrzeugvermietung auswirken; fordert die Mitgliedstaaten auf, die notwendigen Änderungen ihrer Vorschriften so bald wie möglich durchzuführen;

Ein wettbewerbsfähiger Kfz-Anschlussmarkt

10. weist auf die vor kurzem erlassenen Rechtsvorschriften für nachrüstbares Zubehör hin, das Auswirkungen auf die Sicherheit und die Umweltleistung hat, und stellt fest, dass mit der Umsetzung dieser Bestimmungen ein Binnenmarkt für solche Teile geschaffen wird;
11. begrüßt die Aufnahme von Bestimmungen in die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und

¹ Angenommene Texte, P6_TA(2007)0176.

² ABl. L 203 vom 1.8.2002, S. 30.

³ Erläuternde Mitteilung der Kommission zu den Zulassungsverfahren für Kraftfahrzeuge, die aus einem Mitgliedstaat in einen anderen verbracht wurden (ABl. C 68 vom 24.3.2007, S. 15).

Wartungsinformationen für Fahrzeuge¹ und in die Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission, in denen der unbeschränkte Zugang zu angemessenen technischen Informationen für die Reparatur gewährleistet ist; fordert die Kommission auf, ihre Bemühungen um die ordnungsgemäße Anwendung des Wettbewerbsrechts im Automobilsektor gemeinschaftsweit fortzusetzen;

12. fordert die Kommission auf, auch weiterhin den wirksamen Wettbewerb auf dem Kfz-Ersatzmarkt dadurch zu fördern, dass sie die Wahlmöglichkeiten für die Verbraucher und den effektiven Zugang unabhängiger Marktteilnehmer zu technischen Informationen, Ausbildung, Ersatzteilen, Mehrmarken-Diagnoseinstrumenten und Testgeräten in ihrer künftige Politik im Automobilsektor und in ihren Legislativvorschlägen zum Ersatz der am 31. Mai 2010 auslaufenden Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 berücksichtigt;
13. stellt fest, dass für den Verbraucher Informationen über die Zuverlässigkeit und Dauerhaltbarkeit in Betrieb befindlicher Einbauteile wichtig sind, die anhand von umfassenden Verbraucherumfragen ermittelt werden; stellt fest, dass die staatlichen Behörden diese Umfragen dadurch erleichtern könnten, dass sie den Zulassungsbehörden Informationen über Fahrzeugeigentümer, die sich zur Teilnahme an einer Umfrage bereit erklären, zwecks Kontaktaufnahme bereitzustellen;
14. fordert die Kommission nachdrücklich auf, das Anliegen der "offenen Reparierbarkeit" in allen neuen Legislativvorschlägen unter Einbeziehung aller ihrer betroffenen Generaldirektionen angemessen zu berücksichtigen, um den Verbrauchern Wahlmöglichkeiten zu geben und einen wirksamen Wettbewerb auf dem Kfz-Ersatzmarkt zu gewährleisten; ist der Auffassung, dass dies auch für die künftigen Maßnahmen zur Förderung von Informations- und Kommunikationssystemen für neue Fahrzeuge und intelligente Transportsysteme gelten sollte;
15. fordert die Kommission nachdrücklich auf, Vorschläge zur Schaffung eines Binnenmarktes für Sonder- und Tuningausrüstung (spezielle Reifen, Räder und andere Tuningausrüstung) und Ersatzteile zu unterbreiten, da die geltenden unterschiedlichen nationalen Vorschriften die Weiterentwicklung des Sektors hemmen, der von einer EU-weiten Harmonisierung und einem angemessenen Schutz der Rechte an geistigem Eigentum profitieren würde;
16. fordert die Kommission auf, den Kampf gegen die Einfuhr von gefälschten Automobilteilen zu intensivieren;

Bessere Rechtsetzung und Internationalisierung des Regelungssystems

17. betont die Wichtigkeit des Abbaus unnötiger Bürokratie, einschließlich redundanter Regelungssysteme aufgrund internationaler Abkommen;
18. betont die grundlegende Bedeutung der in der CARS 21-Initiative festgeschriebenen Grundsätze einer besseren Rechtsetzung (wirksame Folgenabschätzung, Kostenwirksamkeit, angemessene Laufzeiten usw.) für einen wettbewerbsfähigen Regelungsrahmen der Kraftfahrzeugindustrie; weist darauf hin, dass der ordnungspolitische Fahrplan integraler Bestandteil des CARS 21-Schlussberichts ist und eingehalten werden muss;
19. stellt fest, dass besser ausgearbeitete Regeln, die transparent sind, den sozialen und

¹ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

ökologischen Bedürfnissen der heutigen Zeit entsprechen und ohne Ausnahmen durchgesetzt werden und die in das internationale Regelungsumfeld der Automobilindustrie integriert sind, zu größerer Wettbewerbsfähigkeit und fairem Wettbewerb in diesem Industriezweig beitragen können;

20. ist der Auffassung, dass die strategische Normung den Wettbewerb wesentlich ankurbelt; fordert deshalb die Kommission auf, sich um die weltweite Anerkennung der europäischen Normen zu bemühen;
21. begrüßt die Pläne der Kommission, 38 Richtlinien der Gemeinschaft durch bestehende UN/ECE-Regelungen zu ersetzen und die Selbstprüfung bzw. virtuelle Prüfung einzuführen; fordert die Kommission auf, den Prozess der legislativen Vereinfachung fortzusetzen; betont, dass seine Zustimmung für diese Vorhaben davon abhängt, dass klar sein muss, dass es sich das Recht vorbehält, auf eine vom UN/ECE-System unabhängige Rechtsetzung zu dringen, wenn es dies zur Einhaltung von EU-Verpflichtungen nötig hält;
22. begrüßt das Vorhaben der Kommission, es in einem jährlichen Arbeitspapier über die Fortschritte im UN/ECE-Rahmen und in den Ausschussverfahren zu unterrichten;
23. begrüßt die Bestrebungen der Kommission, einen Mechanismus zur Überarbeitung und Überprüfung einzuführen, da die Automobilindustrie technik- und entwicklungsintensiv ist; ist jedoch auch der Auffassung, dass bei der Gesetzgebung häufiger von Auflösungsklauseln Gebrauch gemacht werden sollte, um sicherzustellen, dass die Rechtsvorschriften technologische Fortschritte, die die Forschung und Entwicklung und die Marktkräfte laufend herbeiführen, nicht hemmen oder ihnen entgegenwirken;
24. fordert die Kommission auf, sobald wie möglich die Vereinfachung der Richtlinien 74/297/EWG¹, 76/115/EWG² und 78/932/EWG³ sowie der UN/ECE-Regelung 122 in Angriff zu nehmen;

Umweltnormen für das 21. Jahrhundert

25. weist darauf hin, dass das Gemeinschaftsrecht einen Markt von 17 oder 18 Millionen Fahrzeugen pro Jahr reguliert, was dem Pkw-Markt der USA gleichkommt; erwartet von einer ehrgeizigen Emissionssenkungspolitik positive Auswirkungen auf die weltweite Verkehrsemissionsbilanz;
26. ist der Auffassung, dass die individuelle Mobilität und der Automobilsektor im größeren Rahmen der nachhaltigen Mobilität berücksichtigt werden sollten; ; ist der Auffassung, dass sich Mobilität und Umweltschutz nicht zwangsläufig gegenseitig ausschließen und dass die Kraftfahrzeuge der Zukunft beiden Anforderungen gerecht werden müssen; ist der

¹ Richtlinie 74/297/EWG des Rates vom 4. Juni 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung von Kraftfahrzeugen (Verhalten der Lenkanlage bei Unfallstößen) (ABl. L 165 vom 20.6.1974, S. 16).

² Richtlinie 76/115/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerungen der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen (ABl. L 24 vom 30.1.1976, S. 6).

³ Richtlinie 78/932/EWG des Rates vom 16. Oktober 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Kopfstützen für Sitze von Kraftfahrzeugen (ABl. L 325 vom 20.11.1978, S. 1).

Auffassung, dass die mit dem Klimawandel verbundenen Herausforderungen ein Potenzial für künftige technologische Entwicklungen und Innovationen bergen;

27. ist sich der Bedeutung der Kraftfahrzeuge für die Mobilität der älteren Menschen, insbesondere auf dem Lande, und der behinderten Menschen bewusst;
28. fordert die Kommission auf, ein Umfeld zu schaffen, in dem gewährleistet ist, dass den Erfordernissen einer umweltpolitischen Nachhaltigkeit des Straßenverkehrs Rechnung getragen wird, die Flexibilität der Produktionssysteme begünstigt wird und die Qualifikationen der Arbeitnehmer in der Europäischen Union erhöht werden;
29. verweist auf den Erfolg der Schadstoffemissionsnormen, die bereits zu sehr sauberen Personenkraftwagen geführt haben; betont die Wichtigkeit der Wiederholung dieses Erfolgs bei den Lastkraftwagen; ist der Auffassung, dass strenge EU-Umweltauflagen im Automobilsektor positive Auswirkungen weit über den Markt der Europäischen Union hinaus haben würden;
30. begrüßt die schnelle Einführung der Euro-5 und Euro-6-Normen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen von Pkw;
31. ist der Auffassung, dass sich die Luftqualität verbessern lässt, wenn neben der Einführung umweltfreundlicherer Fahrzeuge die Flotte schneller erneuert wird, und den Bürgern finanzielle Anreize zum Ersatz ihrer Autos durch umweltfreundlichere Modelle geboten werden müssen;
32. begrüßt den Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren¹, in dem die Lebenszyklustreibhausgasemissionen der für den Straßenverkehr bestimmten Kraftstoffe berücksichtigt werden;
33. fordert die Kommission im Zusammenhang mit den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften auf, unbeschadet der gegenwärtigen Diskussion über die CO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen mit der Neubewertung und Überprüfung der Emissionsprüfverfahren zu beginnen, um den realen Betriebsbedingungen besser Rechnung zu tragen;
34. ist sehr besorgt wegen der nicht harmonisierten Umsetzung der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge²; hält diese Richtlinie für nicht ehrgeizig genug;

Erhebliche Senkung der CO₂-Emissionen

35. begrüßt die Pläne der Kommission zur Senkung der CO₂-Emissionen für Personenkraftwagen; hält ein integriertes Konzept zur umfassenden Berücksichtigung aller Möglichkeiten zur Senkung der CO₂-Emissionen, beispielsweise im Bereich der Infrastrukturen und des Fahrverhaltens sowie durch Schaffung verschiedener Anreize für die Nutzung saubererer Fahrzeuge, den Einsatz von Biokraftstoffen und neuer Fahrzeugtechnologien für die beste Lösung; fordert die Kommission auf, einen gemeinsamen Rahmen für die koordinierte Anwendung von technologieneutralen und wenn möglich koordinierten Steueranreizen mit

¹ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58.

² ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34.

hohem CO₂-Senkungspotenzial zu erwägen, die keine Wettbewerbsverbesserung darstellen; fordert den Rat nachdrücklich auf, zu einer Verständigung über den Vorschlag der Kommission, zur Vermeidung einer weiteren Zersplitterung des Binnenmarktes aufgrund unterschiedlicher einzelstaatlicher Praktiken die Steuern auf Personenkraftwagen von ihrem Ausstoß an Schadstoffen wie CO₂ abhängig zu machen, zu gelangen;

36. fordert die Kommission nachdrücklich auf, ehrgeizige, aber realistische Ziele festzulegen und dabei die reelle Marktlage in der Europäischen Union zu berücksichtigen, wo die jährliche Flottenerneuerungsrate gegenwärtig unter 10 % liegt, und betont deshalb, dass die Erschwinglichkeit von Neuwagen ein entscheidender Faktor bei der Erreichung der Ziele der Gemeinschaft ist; weist darauf hin, dass der Automobilindustrie desto mehr Zeit zur Anpassung gelassen werden sollte, je ehrgeiziger die verbindlichen Ziele für CO₂-Emissionen sind;
37. erinnert die Kommission daran, dass die Entwicklung neuer Typen von Personenkraftwagen fünf bis sieben Jahre erfordert; ist deshalb der Auffassung, dass die verbindlichen Ziele der Automobilindustrie genügend Zeit für die notwendigen Anpassungen lassen sollten; fordert die Kommission deshalb auf, keine endgültig verbindlichen CO₂-Emissionsziele für einen Zeitpunkt vor 2015 festzulegen;
38. hält das durchschnittliche Ziel des Ausstoßes von 125 g CO₂ pro Kilometer für Personenkraftwagen bis 2015 für erreichbar; ist der Auffassung, dass die Kommission ehrgeizigere langfristige CO₂-Emissionsziele für die Automobilindustrie anstreben sollte; hält es dabei für entscheidend, dass die Zielwerte je nach Gewicht der Fahrzeuge gestaffelt werden;
39. nimmt den Plan der Kommission zur Kenntnis, ein verbindliches Biokraftstoffziel festzulegen, und fordert die Kommission auf, ein verbindliches umfassendes Zertifizierungssystem für die auf dem EU-Markt angebotenen Agrarkraftstoffe auszuarbeiten; ist der Ansicht, dass durch die Gestaltung der Zertifizierungskriterien sichergestellt werden sollte, dass die Agrartreibstoffe – abgesehen von Umwelt- und sozialen Kriterien – über ihren gesamten Lebenszyklus gegenüber konventionellen Treibstoffen hinsichtlich des Anfalls von Treibhausgasen Einsparungen von mindestens 50% bewirken;
40. weist darauf hin, dass unbedingt Anreize für die notwendigen lokalen Tankstellennetze zur Versorgung der Bürger geschaffen werden müssen, wenn wie geplant zur Optimierung der Umweltleistung mehr Biokraftstoffe und Wasserstoff verwendet werden sollen;
41. vertritt die Auffassung, dass Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen verstärkt darauf abzielen sollten, das Bewusstsein der Fahrer für eine sparsame Fahrweise und einen effizienten Einsatz neuer Technologien zu schärfen;
42. ist der Auffassung, dass das immer stärkere Verbraucherbewusstsein infolge besserer Angaben über Kraftstoffwirksamkeit und besserer Informationen über den Schadstoffausstoß zur Senkung der CO₂-Emission beitragen wird; fordert deshalb eine Änderung der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen¹, um die diesbezüglich besten Verfahren zu verbreiten;

¹ ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16.

43. weist darauf hin, dass eine Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen am einfachsten durch eine Umgestaltung der öffentlichen Verkehrssysteme erreicht werden kann;
44. anerkennt die Führungsrolle der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) bei der Einführung innovativer Umwelttechnologien zur Senkung der CO₂-Emissionen und Erzielung von Effizienzgewinnen bei Neuwagen;
45. fordert die FIA nachdrücklich auf, die Förderung innovativer verkehrstechnischer Forschungsprojekte, unter anderem zur Steigerung der Energieeffizienz von Fahrzeugen, zu verstärken;
46. anerkennt die Bedeutung des Motorsports für den Wandel der Einstellungen, unter anderem der Kunden, gegenüber umweltfreundlichen Technologien; fordert die FIA und andere Akteure des Formel 1-Motorsports deshalb auf, ihre Regeln so zu ändern, dass umweltfreundliche Technologien wie Biokraftstoffe, Vier-Zylinder-Motoren oder Hybridantriebe leichter zum Einsatz kommen;
47. fordert eine Studie zur Erfassung der getroffenen zusätzlichen nichttechnischen Maßnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen in der Europäischen Union;

Noch mehr Sicherheit im Straßenverkehr

48. begrüßt die Bemühungen der Kommission um die Senkung der Straßenverkehrsoffer, einschließlich der Förderung wichtiger neuer Technologien; fordert die Kommission nachdrücklich auf sicherzustellen, dass sämtliche Anforderungen an die Sicherheitsausstattung von Fahrzeugen gemäß den von der hochrangigen Gruppe CARS 21 aufgestellten Grundsätzen einer besseren Rechtsetzung gestellt werden; betont die Notwendigkeit eines ganzheitlichen Konzepts für technologische Verbesserungen bei Kraftfahrzeugen, Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur, Ausbildung und Information sowie der Exekutive, um die Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit kostenwirksam zu erreichen;
49. anerkennt die Katalysatorenrolle des Premiumsegments, in dem neue Technologien in der Regel erstmals eingeführt werden; verweist allerdings darauf, dass verbesserte Sicherheitssysteme das Gewicht von Personenkraftwagen erhöhen und so mehr CO₂-Emissionen verursachen können;
50. ist besorgt angesichts der negativen Auswirkungen der erhöhten Geschwindigkeit von Fahrzeugen auf die Sicherheit im Straßenverkehr; rät in diesem Zusammenhang zur Umsetzung der Empfehlungen der vom International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA) im Jahr 2007 veröffentlichten „Study for Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union“; empfiehlt die Unterstützung einer Kampagne für sichereres Tuning und der möglichst schnellen Einführung elektronischer Stabilitätskontrollsysteme als Standardausrüstung;
51. fordert die Kommission auf, das Sicherheitssystem im Straßenverkehr zu verbessern, indem die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, die Anforderungen an Fahrschüler zu erhöhen, verstärkt auf obligatorische Schulungen zu setzen sowie Regelungen für die Weiterbildung von Berufskraftfahrern einzuführen;
52. fordert die Kommission auf, im Zeitraum 2007 bis 2009 die angekündigte Bewertung der

Bedingungen durchzuführen, die für Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrstopfer erforderlich sind;

53. fordert die Kommission auf, eine Regelung auszuarbeiten, die zusätzliche CO₂-Emissionen bei Personenkraftwagen ohne Sanktionen für die betroffenen Autohersteller erlaubt, wenn sich diese zusätzlichen Emissionen aus rechtsverbindlichen Sicherheitsvorschriften der Gemeinschaft ergeben;
54. ist nicht der Auffassung, dass Abblendlicht bei Tag zwingend in der ganzen Europäischen Union vorgeschrieben sein sollte;
55. fordert die Kommission auf, das Staaten übergreifende System der Fahrzeugprüfung und die Durchsetzung von Geldstrafen für Verletzungen von Verkehrsregeln über die Grenzen hinweg in anderen Mitgliedstaaten als vorrangige Angelegenheit zu verbessern;

Faire Wettbewerbsbedingungen für die Handelsbeziehungen im Automobilsektor

56. betont, dass die Automobilindustrie in der Europäischen Union eine der weltweit wettbewerbsfähigsten Industrien ist; ist allerdings der Auffassung, dass unlauterer Wettbewerb und die Missachtung der Rechte am geistigen Eigentum diese Stellung gefährden;
57. hebt die Bedeutung der WTO für die Automobilindustrie in einem zunehmend globalen Handelsumfeld hervor; hält es für äußerst wichtig, dass bei den gegenwärtigen Verhandlungen im Rahmen der Doha-Entwicklungsrunde erzielt wird, dass die Märkte von Drittländern so zugänglich wie möglich für die Automobilhersteller werden, insbesondere die potenziell großen Märkte bestimmter Schwellenländer außerhalb der Europäischen Union;
58. unterstreicht die Bedeutung der WTO-Streitbeilegungsverfahren bei der Lösung von Problemen im Zusammenhang mit Ausfuhren in Drittländer; verweist auf das positive Ergebnis der Streitfälle, die im Falle Kanadas, Indiens und Indonesiens vor die WTO gebracht wurden;
59. mahnt zur Vorsicht bei den Bemühungen der Kommission um eine grundsätzliche Überprüfung der Handelsschutzinstrumente; weist darauf hin, dass sich die Automobilindustrie wettbewerbswidrigen Verhaltensweisen von Drittländern ausgesetzt sehen kann, und fordert die Kommission nachdrücklich auf, die Grundkonzeption der Handelsschutzinstrumente im Hinblick auf den Schutz der Industrie der Europäischen Union vor unfairen Praktiken zu wahren;
60. ist der Auffassung, dass der erfolgreiche Abschluss von Handelsabkommen auch weiterhin eine Priorität der Europäischen Union sein sollte; unterstützt allerdings die Kommission in ihrem Wunsch, vor allem in Asien neue bilaterale Handelsabkommen abzuschließen, um den dortigen Marktzugang zu verbessern; betont, dass Freihandelsabkommen stets einen weit reichenden Zugang zu den Märkten des Handelspartners sichern sollten; betont, dass es Ziel der EU-Politik sein muss, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Autohersteller innerhalb und außerhalb der Gemeinschaft zu sichern; ist davon überzeugt, dass bilaterale Abkommen zwischen der Europäischen Union und ASEAN, Indien und Mercosur von großer Wichtigkeit für die Automobilindustrie sind;
61. fordert die Kommission nachdrücklich auf, im Rahmen der laufenden Verhandlungen über

ein Freihandelsabkommen zwischen der Europäischen Union und Korea sicherzustellen, dass Korea alle bestehenden tariflichen und nichttariflichen Handelshemmnissen abbaut, keine neuen Hemmnisse schafft und mehr UN/ECE-Vorschriften umsetzt; fordert die Kommission auf, eine Strategie für den stufenweisen Abbau der EU-Einfuhrzölle mit begleitenden Vorsichtsmaßnahmen in Erwägung zu ziehen; empfiehlt deshalb, ein solches Vorgehen der Europäischen Union vom Abbau der koreanischen nichttariflichen Handelshemmnisse abhängig zu machen;

62. weist nachdrücklich darauf hin, dass Korea das Übereinkommen der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UN/ECE) von 1958 unterzeichnet und ratifiziert hat und sich damit zur Umsetzung der UN/ECE-Bestimmungen verpflichtet hat; fordert die Kommission mit Nachdruck auf, dies bei den künftigen Verhandlungen in den Vordergrund zu stellen und auf eine rasche Umsetzung zu dringen; weist darauf hin, dass ein Freihandelsabkommen auf jeden Fall klar beinhalten muss, dass Korea für alle europäischen Kraftfahrzeuge, die den UN/ECE-Normen entsprechen, einen tatsächlichen Zugang zum koreanischen Markt gewährt;
63. fordert die Kommission auf, die Möglichkeit der Einrichtung einer Automobil-Arbeitgruppe sowie eines besonderen Mechanismus der zügigen Streitbeilegung für Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Automobilssektor – wie er im Freihandelsabkommen USA-Korea eingeführt wurde – zu bewerten;
64. betont die Wichtigkeit einer engen Partnerschaft mit China bei der Ausarbeitung eines Regelungssystems zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen; ist der Auffassung, dass der wirksame Schutz der Rechte am geistigen Eigentum die Voraussetzung einer solchen Partnerschaft ist;
65. begrüßt die Forderung der Kommission nach Einsetzung eines WTO-Panels, das ausstehende Probleme im Zusammenhang mit der Behandlung von importierten Fahrzeugteilen durch China lösen soll, die nach Auffassung der Kommission gegen mehrere Artikel verschiedener WTO-Übereinkommen verstößt;
66. unterstützt die Kommission bei Schritten im Zusammenhang mit den rechtlichen Rahmenbedingungen in China, die darauf abzielen, Unternehmen in der Europäischen Union, die auf diesem Markt tätig sind, faire Bedingungen und Rechtssicherheit zu garantieren;
67. verweist auf die Reifenindustrie in der Europäischen Union als Branche, die einen wichtigen Beitrag zu einer erfolgreichen europäischen Automobilindustrie leistet; fordert deshalb die Kommission auf, die Frage ungerechtfertigter technischer Handelshemmnisse – wie z.B. lokale technische Vorschriften – eingehend zu prüfen, mit denen die Reifenindustrie auf den Märkten wichtiger asiatischer Schwellenländer konfrontiert ist;

Forschung und Entwicklung im Automobilssektor

68. freut sich über die bereits erzielten Erfolge dank der Unterstützung der Gemeinschaft und der Zusammenarbeit im Bereich von Forschung und Entwicklung im Rahmen des siebten Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration, des Rahmenprogramms für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation, der i2010-Initiative usw.; fordert die Kommission auf, die Arbeitsprogramme stärker auf die Bedürfnisse des Automobilssektors infolge künftiger Rechtsvorschriften bzw. verbindlicher Zielvorgaben ausrichten;

69. fordert die Kommission auf, vor 2012 eine Strategie für eine beträchtliche und ausreichende Aufstockung der Mittel für Forschung und Entwicklung im Automobilsektor auszuarbeiten; hierbei sollte in Besondereem die Zulieferindustrie Beachtung finden;
70. fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, die künftige Erhöhung der öffentlichen Mittel für Forschung und Entwicklung im Automobilsektor an zwingende Auflagen für CO₂-Emissionen zu knüpfen;
71. betont, dass eine Änderung in Bezug auf den Einsatz von Kraftfahrzeugen in den Städten wichtig ist; ist der Auffassung, dass neben kraftstoffeffizienteren Fahrzeugen die Einführung von Elektro-Stadtfahrzeugen von wesentlicher Bedeutung ist; fordert daher eine Unterstützung für die Erforschung und Entwicklung der erforderlichen Technologien;
72. fordert alle Mitgliedstaaten und die EU-Institutionen auf, jede erforderliche Unterstützung für die Erforschung und Entwicklung bahnbrechender Technologien, wie Wasserstoffmotoren, Brennstoffzellen oder Hybridmotoren, bereitzustellen;
73. betont das Potenzial von Informations- und Kommunikationstechnologien zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf Umwelt und Volksgesundheit, Unfällen und Energieverschwendung beim EU-weiten Einsatz in intelligenten Verkehrsleitsystemen, welche so konzipiert sind, dass sie einen flüssigen Verkehrsablauf ermöglichen; ist der Auffassung, dass zur Gewährleistung einer reibungslosen Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation in allen Mitgliedstaaten die Kommunikationsgeräte einer einheitlichen europäischen Norm entsprechen sollten;
74. betont die besondere Wichtigkeit der Initiative „Intelligentes Fahrzeug“¹, von Galileo und anderen Beiträgen zu intelligenten Verkehrssystemen; fordert die Kommission deshalb auf, diese Entwicklungen entschieden zu unterstützen;
75. befürwortet nachdrücklich die Fortführung der Erforschung und Entwicklung von Innovationen, die auf IKT basieren; ist der Auffassung, dass im Rahmen der Initiative „Intelligentes Fahrzeug“ neue technologische Entwicklungen geschaffen werden könnten mit dem Ziel, einen Beitrag zur Rationalisierung der Verkehrsflüsse zu leisten, damit, indem es den Autofahrern leichter gemacht wird, die richtige Entscheidung zu treffen und den schnellsten Weg zu ihrem Bestimmungsort zu wählen, der Verkehr energieeffizienter wird; ruft alle Beteiligten, insbesondere die Mitgliedstaaten auf, die notwendigen Vorkehrungen für die Umsetzung des eCall zu treffen;
76. betrachtet die Arbeit mit dem Intelligenten Verkehrssystem als einen Schlüssel für einen erfolgreichen Automobilsektor und ein erfolgreiches Wirken zur Verminderung der Auswirkungen des Sektors auf die Umwelt; ist der Ansicht, dass Galileo als Beispiel angeführt werden sollte und dass deshalb die Erarbeitung einer Lösung für die Finanzierung von Galileo im Rahmen eines Konsortiums, in dem sich interessierte Mitglieder zur Entwicklung des Projektes verpflichten, vorrangig sein muss;
77. ist der Auffassung, dass sich die ersten Wissens- und Innovationsgemeinschaften (KIC) des Europäischen Innovations- und Technologieinstituts um die Senkung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen bemühen sollten;

¹ KOM(2006)0059.

Umstrukturierungsstrategien und der Weg in die Zukunft

78. ist der Auffassung, dass die geeigneten Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, um der Automobilindustrie in der Europäischen Union Nachhaltigkeit zu sichern und sie mit Hilfe hoch qualifizierter Beschäftigter an der Spitze der technologischen, ökologischen und sozialen Innovationen zu halten;
79. stellt fest, dass sowohl die Hersteller als auch die Zulieferer in der Europäischen Automobilindustrie über gut ausgebildete Arbeitnehmer verfügen, die einen erheblichen Anteil an dem hohen Leistungsniveau der Automobilindustrie in der Europäischen Union haben;
80. betont die Wichtigkeit der Automobilindustrie in der Europäischen Union für Beschäftigung, Wachstum, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit; ist der Auffassung, dass sich die Automobilindustrie zwar einem grundlegenden Wandel unterziehen muss, aber dass auch politische Anpassungen den Abbau von Arbeitsplätzen aufgrund von Regelungen der Gemeinschaft verhindern müssen;
81. betont, dass die Rechtsvorschriften der Europäischen Union im Bereich Umweltschutz, Straßenverkehrssicherheit und Energieeffizienz eine angemessene Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten erfordern, damit sich diese besser an sowohl technische als auch rechtliche Änderungen anpassen können und gleiche oder bessere Berufsaussichten haben;
82. fordert die Kommission auf, die wirksame Nutzung der Strukturfonds und des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung im Bereich der Automobilindustrie zu koordinieren;
83. verlangt die Ablehnung von Gemeinschaftszuschüssen für solche Unternehmen, die, nachdem sie in einem Mitgliedstaat Zuschüsse in Anspruch genommen haben, ihre Produktionstätigkeit in einen anderen Staat verlagern, ohne die mit dem betroffenen Mitgliedstaat geschlossenen Verträge voll und ganz einzuhalten;
84. betont, dass bei künftigen Umstrukturierungsprozessen die Europäische Union und die Mitgliedstaaten auch darauf achten müssen, wie dieser Prozess unterstützt und abgedeckt werden kann und neue Möglichkeiten für die Arbeitnehmer geschaffen werden können;
85. ist der Auffassung, dass die Informations- und Konsultationsmittel und -instrumente für Beschäftigte durch eine notwendige Änderung der entsprechenden Bestimmungen der Richtlinie 94/45/EG des Rates vom 22. September 1994 über die Einsetzung eines Europäischen Betriebsrats oder die Schaffung eines Verfahrens zur Unterrichtung und Anhörung der Arbeitnehmer in gemeinschaftsweit operierenden Unternehmen und Unternehmensgruppen¹ gestärkt werden sollten;
86. ist der Auffassung, dass die Anhörung der Beschäftigten und deren Recht auf Informationen europaweit gestärkt werden müssen, so dass sie schon in einem früheren Stadium in die Entscheidungsprozesse einbezogen werden und die negativen Auswirkungen von Umstrukturierungen abschwächen können; weist deshalb auf die Bedeutung des Vorschlags für ein Umstrukturierungsforum in der oben genannten Mitteilung der Kommission über den CARS 21-Bericht hin;

¹ ABl. L 254 vom 30.9.1994, S. 64.

87. fordert die Sozialpartner auf, geeignete Maßnahmen zum Nutzen der Menschen durchzuführen, die durch Umstrukturierungen in diesem Industriezweig bedroht sind;
88. fordert eine bessere Unterrichtung und Anhörung der Arbeitnehmer im Anpassungsprozess der Industrie an die neuen Herausforderungen der Konzeption und Produktion umweltfreundlicherer Fahrzeuge;
89. ist der Auffassung, dass die derzeitigen Beziehungen zwischen Herstellern und Händlern geändert werden müssen, weil die diesbezüglichen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie in der Europäischen Union vielen KMU in diesem Sektor erheblichen Schaden zufügen; ist der Auffassung, dass die Zusammenarbeit in Forschung und Entwicklung sowie industrielle Strategien auf einer stabileren Basis gefördert werden müssen; fordert deshalb die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, die notwendigen Rahmenbedingungen für stabilere Beziehungen zwischen Herstellern und Händlern zu schaffen und die inhärenten Schwierigkeiten zu beseitigen;
90. ist der Auffassung, dass es wichtig ist, systematischer auf EIB-Mittel zurückzugreifen, um die KMU im Automobilsektor zu unterstützen und ihnen Risikokapital zur Verfügung zu stellen;

o

o o

91. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.