KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 7.2.2007
KOM(2007) 22 endgültig

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert

Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21

(Ein Beitrag zur Strategie der EU für Wachstum und Beschäftigung)

{SEK(2007) 77}
{SEK(2007) 78}

MITTEILUNG DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert

Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21

(Ein Beitrag zur Strategie der EU für Wachstum und Beschäftigung)

(Text mit Bedeutung für den EWR)

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung ... 3

1. Einführung ... 5

2. Eine Industrie im Umbruch? ... 6

3. Verbesserung des Regelungsrahmens für die Automobilindustrie ... 7

3.1. Binnenmarkt: Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen ... 7

3.2. Vereinfachung der Rechtsvorschriften und Internationalisierung des Regelungsrahmens für Kraftfahrzeuge ... 8

3.3. Integriertes Konzept für einen umweltverträglichen, nachhaltigen Straßenverkehr ... 9

3.4. Verbesserung der Sicherheit auf Europas Straßen: eine gemeinsame Aufgabe ... 13

3.5. Handel und überseeische Märkte: Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen weltweit ... 15

3.6. Forschung und Entwicklung: der Schlüssel zur künftigen Wettbewerbsfähigkeit ... 16

3.7. Besteuerung, steuerliche Anreize und Wettbewerb auf dem Ersatzteilmarkt ... 18

4. Die nächsten Schritte ... 19

Anhang 1: Liste der Richtlinien, für die die Einführung der Selbstprüfung und der virtuellen Prüfung vorgeschlagen wird

Anhang 2: Liste der Richtlinien, die durch UN/ECE-Regelungen ersetzt werden sollen

ZUSAMMENFASSUNG

In dieser Mitteilung beschreibt die Kommission die Richtung der künftigen Politik im Automobilsektor. Im Geiste der **besseren Rechtsetzung** will sie ein sinnvolles Zusammenwirken der verschiedenen Politikbereiche erreichen, die Politik berechenbar machen, das öffentliche Interesse wahren (z. B. bei Sicherheit und Umweltschutz) und zugleich die Belastung der Industrie durch Regelungen senken.

Sie ist die **Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21**, die 2005 aus Vertretern der wichtigsten Interessengruppen (Mitgliedstaaten, Industrie, nichtstaatliche Organisationen, Europäisches Parlament) gebildet wurde, um die wichtigsten die Automobilindustrie berührenden Politikbereiche zu untersuchen und Vorschläge für die künftige Politik und die künftige Gestaltung des Regelungsrahmens zu erarbeiten.

Die Gruppe CARS 21 äußerte schon kurz nach ihrer Einsetzung Besorgnis über die der Industrie durch Regelungen entstehenden Kosten. Nach Überprüfung des bestehenden Rechtsrahmens kam sie zu dem Schluss, dass das bestehende Typgenehmigungssystem gut funktioniert und die meisten der geltenden Rechtsvorschriften beibehalten werden sollten, da sie für die Sicherheit und den Schutz der Gesundheit, der Verbraucher und der Umwelt notwendig sind. Sie ermittelte jedoch **38 Richtlinien, die durch UN/ECE-Regelungen ersetzt werden können,** und **25 Richtlinien und UN/ECE-Regelungen**, in denen die **Selbstprüfung** oder die **virtuelle Prüfung** vorgesehen werden kann. Die Kommission nimmt diese Empfehlungen an, wird aber sicherstellen, dass die Gemeinschaft trotz Übernahme der UN/ECE-Regelungen weiterhin Rechtsakte außerhalb des UN/ECE-Regelungssystems erlassen kann, wo sie das für notwendig erachtet.

Die Kommission bestätigt die geplante weitere Senkung der Emissionsgrenzwerte entsprechend der Thematischen Strategie für die Luftreinhaltung. In dieser Mitteilung werden die Kernelemente der künftigen Strategie der Kommission zur Senkung der **CO_2-Emissionen von Pkw** beschrieben, die in der Mitteilung über die Ergebnisse der derzeitigen Gemeinschaftsstrategie formuliert wird. Die künftige Strategie basiert auf einem **integrierten Konzept**, bei dem das Gemeinschaftsziel einer Senkung der Emissionen auf durchschnittlich 120 g CO_2 je km je Pkw-Modell bis 2012 durch eine Kombination von Maßnahmen auf europäischer und nationaler Ebene erreicht werden soll. Die Kommission will Rechtsakte vorschlagen, die verbindlich vorschreiben, dass durch motortechnische Maßnahmen die durchschnittlichen CO_2-Emissionen neuer Pkw-Modelle auf 130 g/km zu senken sind und dass durch andere technische Maßnahmen und den verstärkten Einsatz von Biokraftstoffen eine weitere Senkung um 10 g/km oder ein gleichwertiger Effekt zu erreichen ist. Sie will die Mitgliedstaaten und die Verbraucher zu ergänzenden Anstrengungen auffordern. Diese Strategie ist im Zusammenhang mit der kürzlich von der Kommission vorgelegten Mitteilung "Eine Energiepolitik für Europa"[1] zu sehen.

Verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden genannt, darunter auch fahrzeugtechnische Maßnahmen, von denen die wichtigste die obligatorische Ausstattung von Neufahrzeugen mit dem **elektronischen Schleuderschutzsystem ESP** ist. Es wird darauf hingewiesen, dass ein ganzheitliches Vorgehen notwendig ist, das Fahrzeuge, Infrastruktur und Verkehrsteilnehmer einbezieht.

---

[1] KOM(2007) 1 endgültig.

Die Mitteilung geht auf die Schwierigkeiten der Automobilindustrie auf bestimmten Exportmärkten ein. Es wird vorgeschlagen, **bilaterale Handelsabkommen** zu schließen (insbesondere mit den asiatischen Ländern), um europäischen Unternehmen den Marktzugang zu erleichtern, und die weltweite Durchsetzung von Rechten an geistigem Eigentum wird mit Nachdruck gefordert.

Als vorrangige Ziele der Forschung und Entwicklung werden **saubere Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen** und **intelligente Fahrzeuge und Straßen** genannt. Die Kommission gibt ihre Absicht bekannt, eine gemeinsame Technologieinitiative für Wasserstoff- und Brennstoffzellenantriebe zu gründen und eine Verordnung für wasserstoffbetriebene Kraftfahrzeuge vorzuschlagen.

Die Mitteilung ist das Ergebnis einer ausführlichen **Anhörung interessierter Kreise** und eines **Dialogs** zu Fragen, die die Automobilindustrie berühren. Die Kommission hofft, mit ihrem Vorgehen zur Entwicklung einer neuen politischen Kultur und Methodik beizutragen.

1. EINFÜHRUNG

Ohne die durch das Kraftfahrzeug mögliche **Mobilität** ist unsere heutige Lebensweise nicht denkbar. Kraftfahrzeuge erleichtern soziale Kontakte und sorgen europaweit für die zuverlässige Versorgung mit Gütern.

Die Automobilindustrie mit ihrer komplexen Wertschöpfungskette spielt eine **bedeutende Rolle in der europäischen Wirtschaft.** Ihre Bedeutung erhält sie weitgehend durch ihre vielfältige Verknüpfung mit den nationalen und internationalen Wirtschaftsstrukturen.

Die Automobilindustrie operiert weltweit und gehört zu den Sektoren, die die **Globalisierung** vorantreiben, ein Prozess, der gekennzeichnet ist durch rasche Öffnung der weltweiten Märkte und wachsendes Volumen und wachsende Vielfalt des Kapitalverkehrs. Die im Gang befindliche **technische Revolution** verwandelt die Automobilindustrie von einem traditionellen Güter produzierenden in einen zunehmend wissensbasierten Industriezweig. In ihren angestammten Ländern unternimmt die Automobilindustrie wichtige und oft schwierige Schritte zur **Senkung ihrer Kosten und zur Optimierung ihrer Produktionsprozesse**. Das schürt Ängste vor den Folgen des **Strukturwandels** und vor der **Produktionsverlagerung** in andere Länder.

Im Verein mit **dem hohen Ölpreis und der Notwendigkeit, die natürliche Umwelt und die menschliche Gesundheit zu schützen** hat das zu einer Situation geführt, aus der sich für die Branche neue Herausforderungen, eine neue Verantwortung und neue Chancen ergeben, die sowohl die Automobilindustrie als auch ihre Produkte verändern könnten.

Die die Automobilindustrie berührende Politik sollte darauf gerichtet sein, die Rahmenbedingungen ihrer Tätigkeit zu verbessern. Die Auswirkungen künftiger Rechtsvorschriften auf ihre Kosten und ihre Wettbewerbsfähigkeit sollten sorgfältig analysiert werden. Nach Auffassung der Kommission sollte die Politik berechenbar sein und zugleich den immer komplexeren Forderungen der Gesellschaft angemessen entsprechen und sich abzeichnenden weltweiten Markttrends begegnen. Im Rahmen der Initiative für **bessere Rechtsetzung** veranlasste die Kommission eine umfassende Überprüfung des Regelungsrahmens für die Automobilindustrie. Sie setzte dafür die **hochrangige Gruppe CARS 21** ein, die sie in Fragen der künftigen Politik beraten sollte und in der alle wichtigen Interessengruppen vertreten waren[2].

In dieser Mitteilung **gibt die Kommission wieder, wie sie den Bericht der Gruppe CARS 21[3] beurteilt und wie sie politisch auf ihn reagiert**. Damit gibt sie dem Europäischen Parlament und dem Rat Auskunft darüber, in welche Richtung sie die Gemeinschaftspolitik im Automobilsektor lenken will.

---

[2] Näheres hierzu im Internet unter: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm

[3] Der Bericht findet sich im Internet unter http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf

Die in dieser Mitteilung genannten Vorschläge und Initiativen zielen auf:

- besseres Funktionieren des Binnenmarktes
- Vereinfachung der Rechtsvorschriften und Internationalisierung des Regelungsrahmens für Kraftfahrzeuge
- Förderung eines umweltverträglichen, nachhaltigen Straßenverkehrs
- Verbesserung der Sicherheit auf Europas Straßen
- Schaffung weltweit fairer Bedingungen für die Tätigkeit der europäischen Automobilindustrie
- Förderung von Forschung und Entwicklung in Bereichen von strategischem Interesse

2. EINE INDUSTRIE IM UMBRUCH?

Die jüngsten Maßnahmen der Automobilindustrie zur Steigerung ihrer Produktivität und zur Senkung ihrer Kosten haben die Öffentlichkeit aufgeschreckt, die sich fragt, wie lange die Automobilindustrie noch in Europa zu halten ist, wo die Produktionskosten hoch sind und die Nachfrage nach Autos nur noch wenig oder gar nicht mehr wächst. Es wird befürchtet, dass die Automobilindustrie in Drittländer abwandern könnte, in denen die Kosten niedriger sind und deren Märkte kräftiges Wachstum versprechen. Weil der in der EU Überkapazitäten bestehen, weil durch Flexibilisierung und Automatisierung die Effizienz der Produktion wächst und weil immer stärker in Produktionsstandorte in bestimmten Mitgliedstaaten investiert wird, droht ein Rückgang der Beschäftigung in der Automobilindustrie und den mit ihr verbundenen Branchen.

Mit der gegenwärtigen Umstrukturierung geht die Branche auch strukturelle Probleme an, die schon seit einiger Zeit bestehen. Die sind zwar bei den einzelnen Herstellern unterschiedlich ausgeprägt, betreffen aber allgemein die Produktivität, die Kosten und die arbeitsrechtlichen Regelungen. Hohe Fixkosten, strukturell bedingte Überkapazitäten, Weltmarktpreise für Rohstoffe auf Rekordniveau und ein aggressiver Preiswettbewerb haben viele Hersteller veranlasst, ihrer Produktivität zu steigern und ihre Kostenstruktur zu optimieren, um ihre Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern. Das wiederum kann die Neuorganisation von Produktionsprozessen zur Folge haben und einen Trend zum Personalabbau auslösen. Die Folgen dieser Entwicklung bekommen auch die in die Produktion eingebundenen Zulieferer der Automobilhersteller zu spüren, was das Problem verschärft.

Mittelfristig werden für den europäischen Markt bestimmte Fahrzeuge wahrscheinlich weiterhin in Europa gebaut. Obwohl die Branche zunehmend global operiert, unterscheiden sich die Anforderungen der einzelnen Märkte doch recht deutlich, sodass die meisten Autohersteller einen nicht geringen Teil ihrer Produktion im angestammten Land belassen. Dafür sprechen auch die in den bestehenden Produktionsanlagen steckenden hohen versunkenen Kosten, die zunehmende Flexibilisierung der Produktion und das hohe Qualifikationsniveau der europäischen Arbeitskräfte. Allerdings wird sich der vom aggressiven weltweiten Wettbewerb ausgehende Druck längerfristig erhöhen. Produktionsstandorte in Ländern, die außerhalb der EU, doch in ihrer Nähe liegen, in denen

das Kostenniveau niedrig ist und in denen der Markt rasch wächst, gewinnen bei den europäischen Autoherstellern zunehmend an Attraktivität.

Entsprechend der Strategie der Kommission für Wachstum und Beschäftigung[4] geht es in dieser Mitteilung darum, der Automobilindustrie Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen sie innovativ sein und florieren kann, und sich möglichst wenig umstrukturieren muss. Entschließt sich ein Unternehmen dennoch, seine Struktur und seine Arbeitsorganisation zu verändern, so kann die Kommission nicht in dessen unternehmerische Entscheidungen eingreifen. Veränderungen sollten aber im Einklang mit den gemeinschaftlichen Richtlinien über die Unterrichtung und Anhörung der Arbeitnehmer, über Massenentlassungen und über den Europäischen Betriebsrat[5] vorgenommen werden. Außerdem kann längerfristig die Regionalpolitik die Kosten der Veränderungen zu minimieren, indem sie die notwendigen Umstrukturierungen fördert. Instrumente wie der Europäische Sozialfonds, der Europäische Regionalentwicklungsfonds und der neu eingerichtete Fonds für die Anpassung an die Globalisierung können eingesetzt werden, um die sozialen Folgen der Veränderungen zu abzufedern. Mit ihnen können beispielsweise Fortbildungs- und Umschulungsmaßnahmen finanziert werden, die entlassenen Arbeitnehmern zu neuen Arbeitsplätzen verhelfen. Diese Fonds können auch helfen, die strukturellen Bedingungen wirtschaftlicher Tätigkeit zu verbessern, was wiederum neue Arbeitsplätze entstehen lässt. Die Kommission sollte versuchen, günstige Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen Unternehmen die Herausforderungen des Wettbewerbs frühzeitig erkennen und ihnen in sozialverträglicher Weise begegnen können. Die Kommission beabsichtigt, ein Umstrukturierungsforum für die Automobilindustrie einzurichten, das sich mit diesen Fragen befassen und die Anpassung an den Wandel erleichtern soll[6].

Die europäische Automobilindustrie steht derzeit in einem scharfen Preiswettbewerb. Sie kämpft mit hohen Rohstoff- und Energiepreisen und bemüht sich mit großer Kraft um Senkung ihrer Kosten und Optimierung ihrer Produktionsprozesse. Dass die Branche kämpft, um ihre Kosten zu senken und ihr ein Beschäftigungsrückgang droht, sollte die Kommission mahnen, die Folgen künftiger Regelungen für Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit sorgfältig zu prüfen.

3. VERBESSERUNG DES REGELUNGSRAHMENS FÜR DIE AUTOMOBILINDUSTRIE

3.1. Binnenmarkt: Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen

Im Rahmen der Binnenmarktpolitik für Kraftfahrzeuge ist derzeit für drei Fahrzeugarten (Pkw, Krafträder und land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen) die Typgenehmigung europaweit verbindlich geregelt. Grundlage ist das **EG-Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge**[7]**,** das sich sehr gut bewährt hat. Nach Ansicht der Kommission sollte dieses System beibehalten und **auf andere Fahrzeugarten** (wie leichte Nutzfahrzeuge, Omnibusse und Lkw) **ausgeweitet** werden.

---

4 Siehe Mitteilung der Kommission KOM(2005)474 endgültig, Umsetzung des Lissabon-Programms der Gemeinschaft: Ein politischer Rahmen zur Stärkung des Verarbeitenden Gewerbes in der EU - Auf dem Weg zu einem stärker integrierten Konzept für die Industriepolitik.

5 Z. B. die Richtlinien 2002/14/EG, 98/59/EG und 94/45/EG

6 Siehe hierzu die Mitteilung der Kommission zu Umstrukturierung und Beschäftigung, KOM(2005) 120 endgültig.

7 Richtlinie 70/156/EWG des Rates, ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1–15

Die Kommission will ein **besseres Funktionieren des Binnenmarktes für bereits in Verkehr gebrachte Fahrzeuge** erreichen. Insbesondere stoßen Bürger und Unternehmen noch auf Schwierigkeiten bei der technischen Prüfung und Zulassung solcher Fahrzeuge.

Die Kommission[8]

– hat einen Vorschlag für eine neue Rahmenrichtlinie für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen[9] angenommen, die das EG-Typgenehmigungsverfahren für alle Fahrzeugklassen verbindlich machen soll, und ersucht das Europäische Parlament und den Rat, diese Richtlinie so bald wie möglich zu verabschieden.

– hat in den Vorschlag für die neue Rahmenrichtlinie Bestimmungen für die Genehmigung von Teilen und Ausrüstungen aufgenommen, die Einfluss auf Sicherheit und Umweltverhalten der Fahrzeuge haben.

Außerdem wird die Kommission

1. im Jahr 2007 ihre erläuternde Mitteilung betreffend die Betriebserlaubnis- und Zulassungsverfahren für Fahrzeuge, die vorher in einem andern Mitgliedstaat zugelassen waren,[10] aktualisieren.

3.2. Vereinfachung der Rechtsvorschriften und Internationalisierung des Regelungsrahmens für Kraftfahrzeuge

Einer der Gründe für die Einsetzung der Gruppe CARS 21 war die Besorgnis der Industrie über die Kosten, die ihr durch Regelungen entstehen und die ihre Produkte unnötig verteuern und ihre Wettbewerbsfähigkeit mindern. Innerhalb von CARS 21 wurde eine Untergruppe gebildet, deren spezielle Aufgabe es war, den Regelungsrahmen für Kraftfahrzeuge zu überprüfen[11] und Möglichkeiten für die Vereinfachung oder Aufhebung geltender Regelungen zu ermitteln.

CARS 21 kam zu dem Schluss, dass die meisten der geltenden Rechtsvorschriften beibehalten werden sollten, da sie für die Sicherheit und den Schutz der Gesundheit, der Verbraucher und der Umwelt notwendig sind. Da die Gemeinschaft aber mehr als 100 von der UN/ECE verabschiedeten internationalen technischen Regelungen für Kraftfahrzeuge beigetreten ist, die gleichwertige Alternativen zu den entsprechenden gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften sind, empfahl die Gruppe CARS 21, **38 Richtlinien durch UN/ECE-Regelungen zu ersetzen**, was kein Absinken des Sicherheits- und Umweltschutzniveaus zur Folge hätte. Eine Richtlinie könnte nach Ansicht der Gruppe CARS 21 aufgehoben werden[12], und in **25 Richtlinien und UN/ECE-Regelungen** könnten die **Selbstprüfung** und die **virtuelle Prüfung** vorgesehen werden, um die Kosten zu senken, die der Industrie durch die Einhaltung

---

8 Maßnahmen, die die Kommission bereits vorgeschlagen hat oder die im Gang oder abgeschlossen sind, sind mit einem Spiegelstrich gekennzeichnet. Maßnahmen, die die Kommission vorzuschlagen beabsichtigt, sind fortlaufend nummeriert.

9 KOM (2003) 418 endgültig

10 C 1996/143/04, ABl. C 143 vom 15.5.1996, S. 4-16

11 Einzelheiten hierzu finden sich in Anhang II des CARS 21-Schlussberichts.

12 Richtlinie 72/306/EWG des Rates, ABl. L 190 vom 20.8.1972, S. 1–23

dieser Vorschriften entstehen, und um die Verwaltungsverfahren zu vereinfachen und zu verbilligen.

Die Kommission nimmt diese Empfehlungen an, hält es aber für notwendig, dass die Gemeinschaft trotz Übernahme der UN/ECE-Regelungen weiterhin Rechtsakte außerhalb des UN/ECE-Regelungssystems erlassen kann, wo sie das für notwendig erachtet, um die gesundheits- und umweltpolischen und sonstigen politischen Ziele der Gemeinschaft zu erreichen, und wird den geplanten Übergang zu UN/ECE-Regelungen in einer mit diesem Erfordernis vereinbaren Weise vollziehen.

Die Kommission

2. will den Ersatz von 38 EG-Richtlinien[13] durch die entsprechenden UN/ECE-Regelungen vorschlagen, sobald die neue Typgenehmigungs-Rahmenrichtlinie verabschiedet ist (voraussichtlich 2007).

3. will 2008/2009 für 25 EG-Richtlinien und UN/ECE-Regelungen[14] technische Vorschriften für die Selbstprüfung und die virtuelle Prüfung vorschlagen.

4. will jährlich in einem Papier das Europäische Parlament über den Fortgang der Arbeiten bei der UN/ECE und in den Ausschüssen informieren.

5. will 2008/2009 die Vereinfachung der Richtlinien 71/127/EWG[15], 74/297/EWG[16], 76/115/EWG[17] und 78/932/EWG[18] sowie der UN/ECE-Regelung Nr. 122[19] in Angriff nehmen.

3.3. Integriertes Konzept für einen umweltverträglichen, nachhaltigen Straßenverkehr

Pkw verursachen in Europa 12 % der **Treibhausgasemissionen** und einen erheblichen Teil der **Schadstoffemissionen**. Die wesentlichen die Automobilindustrie betreffenden Teile der EU-Umweltpolitik sind folglich die Thematische Strategie zur Luftreinhaltung[20] und die Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen[21]. Die EU-Politik in den Bereichen Abfallwirtschaft und Lärmbekämpfung berührt ebenfalls die Automobilindustrie. Steigende Energiepreise und Sorgen um die Sicherheit der Energieversorgung und die Umwelt werden in der künftigen Debatte über Gestaltung und Technik von Kraftfahrzeugen voraussichtlich eine bedeutende Rolle spielen.

---

13 Diese Richtlinien sind in Anhang 2 aufgeführt.
14 Diese Richtlinien und UN/ECE-Regelungen sind in Anhang 1 aufgeführt.
15 Richtlinie 71/127/EWG des Rates, ABl. L 68 vom 22.3.1971, S. 1–17
16 Richtlinie 74/297/EWG des Rates, ABl. L 165 vom 20.6.1974, S. 16–25
17 Richtlinie 76/115/EWG des Rates, ABl. L 24 vom 30.1.1976, S. 6–20
18 Richtlinie 78/932/EWG des Rates, ABl. L 325 vom 20.11.1978, S. 1–15
19 UN/ECE-Regelung Nr. 122: Einheitliche technische Vorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klassen M, N und O hinsichtlich ihrer Heizungssysteme, 23. Februar 2006
20 KOM (2005) 446
21 KOM (95) 689 endgültig, Eine Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs. Näheres hierzu auch im Internet unter: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

3.3.1. Schadstoffemissionen

Seit Verabschiedung der ersten Euro-Emissionsnorm sind die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen **Werte für NOx- und Partikelemissionen um ca. 70-90 % zurückgegangen**. Die Kommission beabsichtigt, entsprechend der Thematischen Strategie für die Luftreinhaltung die Emissionsgrenzwerte für leichte wie für schwere Fahrzeuge weiter zu verschärfen, und will sich um die Einführung von Emissionsmessverfahren bemühen, die die realen Betriebsbedingungen von Kraftfahrzeugen besser repräsentieren.

Die Kommission

– hat einen Vorschlag für neue Emissionsgrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (**Euro 5**[22]**)** angenommen, der eine Senkung der Partikelemissionen von Dieselfahrzeugen um 80 % und eine Senkung der NOx-Emissionen um 20 % bei Dieselfahrzeugen und 25 % bei Benzinfahrzeugen vorsieht.

– arbeitet gemeinsam mit dem Europäischen Parlament und dem Rat an einer weiteren Senkung der NOx-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (**Euro 6-Norm)**.

– hat einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Förderung sauberer Straßenfahrzeuge[23] angenommen. Öffentliche Stellen sollen durch ihre Beschaffungspraxis die Markteinführung sauberer Fahrzeuge fördern und so zur Verbesserung der Luftqualität (vor allem in den Städten) beitragen.

– hat einen Vorschlag für strategische Leitlinien der Gemeinschaft für die Kohäsionspolitik 2007-2013 angenommen, der die Förderung von Investitionen in nachhaltige Verkehrssysteme, öffentliche Verkehrsdienste und Vertriebsnetze für alternative Kraftstoffe vorsieht.

Die Kommission

6. will 2007 einen Vorschlag für **Euro IV**-Grenzwerte vorlegen, um eine weitere deutliche Senkung der Schadstoffemissionen schwerer Nutzfahrzeuge zu erreichen.

7. bemüht sich um die Annahme globaler technischer Regelungen für realitätsnähere (stationäre und instationäre) Fahrzyklen zur Messung der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge, zur Erfassung von "off-cycle"-Emissionen und zur Prüfung von On-Board-Diagnosesystemen.

8. untersucht Möglichkeiten, die Emissionsmessverfahren für Pkw ebenfalls realitätsnäher zu gestalten.

3.3.2. Senkung der CO_2-Emissionen des Straßenverkehrs

Die Kommission verfolgt ein integriertes Konzept zur Erreichung des EU-Ziels, die CO_2-Emissionen neuer Pkw-Modelle bis 2012 auf durchschnittlich 120 g/km zu senken. Sie will

---

[22] KOM (2005) 683 endgültig

[23] KOM (2005) 634

möglichst noch 2007, spätestens aber bis Mitte 2008 einen **Rechtsrahmen** vorschlagen, um dieses Ziel zu erreichen. Es soll verbindlich vorgeschrieben werden, dass durch motortechnische Maßnahmen die durchschnittlichen CO_2-Emissionen neuer Pkw-Modelle auf 130 g/km zu senken sind und dass eine weitere Senkung um 10 g/km oder ein gleichwertiger Effekt durch **andere technische Maßnahmen und den verstärkten Einsatz von Biokraftstoffen** zu erreichen ist, insbesondere durch

a) Festlegung von Mindestanforderungen an die Kraftstoffeffizienz von Klimaanlagen,

b) obligatorische Ausstattung der Fahrzeuge mit genau arbeitenden Systemen zur Reifendrucküberwachung,

c) Festsetzung von Grenzwerten für den Rollwiderstand von Reifen an Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen in der EU,

d) Ausstattung der Fahrzeuge mit Gangwechselanzeigen unter Berücksichtigung ihrer tatsächlichen Nutzung durch die Verbraucher unter realen Fahrbedingungen,

e) Verbesserung der Kraftstoffeffizienz leichter Nutzfahrzeuge mit dem Ziel, deren CO_2-Emissionen bis 2012 auf 175 g/km und bis 2015 auf 160 g/km zu senken,

f) verstärkten Einsatz von Biokraftstoffen zur Steigerung der Umweltvertraglichkeit.

Die Wirkung dieser Maßnahmen wird überprüf- und messbar sein. Es wird sichergestellt, dass von ihnen bewirkte Senkungen der CO_2-Emissionen nicht doppelt gezählt werden.

Die Kommission will den Rechtsrahmen zur Erreichung des **Zielwertes für die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der Neuwagenflotte** wettbewerbsneutral, sozialverträglich und nachhaltig gestalten. Es sollen Reduktionsziele gesetzt werden, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und zu keiner ungerechtfertigten Verzerrung des Wettbewerb unter ihnen führen.

Der Rechtsrahmen wird so gestaltet, dass **die EU ihren im Rahmen des Kyoto-Protokolls eingegangenen Verpflichtungen nachkommen kann**. Er wird auf einer **gründlichen Folgenabschätzung** beruhen, bei der Kosten und Nutzen der verschiedenen Optionen gegenüber den derzeitigen Lösungen untersucht werden. Dabei wird die neueste zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Kraftfahrzeugen vorhandene Technik berücksichtigt.

Neben rechtlichen Maßnahmen sollte die Kommission im Rahmen ihrer Strategie zur CO_2-Reduktion **ergänzende Maßnahmen** fördern: **Maßnahmen für andere Kraftfahrzeuge** (wie schwere Nutzfahrzeuge) **Maßnahmen der Mitgliedstaaten** (wie CO_2-abhängige Besteuerung und andere steuerliche Maßnahmen, Praxis der öffentlichen Beschaffung, Verkehrsmanagement, Gestaltung der Infrastruktur) und **Maßnahmen zur Beeinflussung des Verbraucherverhaltens** (umweltbewusste Kaufentscheidung, umweltbewusstes Fahren).

Die Kommission

9. legt parallel zu dieser Mitteilung in ihrer Mitteilung "Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO2-Emissionen von

Personenkraftwagen"[24] ihre künftige Strategie zur Senkung der CO_2-Emissionen von Pkw nach dem vorstehend beschriebenen integrierten Konzept vor.

10. will prüfen, ob der Straßenverkehrssektor im 2013 beginnenden dritten Zuteilungszeitraum in das EU-Emissionshandelssystem einbezogen werden kann.

11. will nach Vorlage des Fortschrittsberichts Biokraftstoffe[25], der Teil einer Mitteilung zu einer neuen europäischen Energiepolitik ist, in der für 2020 ein verbindlicher Mindestanteil von Biokraftstoffen von 10 % vorgeschlagen wird, 2007 einen Vorschlag für die Überarbeitung der Richtlinie 2003/30/EG[26] zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor ausarbeiten.

12. will die Optionen für die Entwicklung eines politischen Rahmens zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen mit niedrigerem Treibhausgaspotenzial prüfen und weiterhin Forschung und Entwicklung zu Biokraftstoffen der 2. Generation fördern.

13. will 2007 eine Verordnung für wasserstoffbetriebene Kraftfahrzeuge vorschlagen, um deren sicheren Betrieb zu gewährleisten.

14. will im Rahmen der Initiative "Intelligentes Fahrzeug" (i2020)[27] die Entwicklung von Systemen vorantreiben, die Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) nutzen, um Mobilität weniger umweltbelastend und energieeffizienter zu machen, darunter Systeme für umweltfreundliches Fahren.

15. will intelligente Verkehrssysteme zum Hauptthema ihres kommenden Aktionsplans für Logistik und ihres Grünbuchs zum Stadtverkehr machen mit dem Ziel, den Verkehr zu optimieren und die Mobilität in Europa sicher und nachhaltig zu gestalten.

16. fordert die Europäische Investitionsbank auf, die Gemeinschaftspolitik zur Senkung der CO_2-Emissionen zu unterstützen, indem sie zur Finanzierung wirtschaftlich lebensfähiger Projekte zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz und zur Entwicklung von Biokraftstoffen beiträgt.

3.3.3. Sonstige umweltpolitische Maßnahmen

Für die Automobilindustrie sind ferner die politischen Maßnahmen der EU für das Recycling von Fahrzeugen, für den Lärmschutz und für Fahrzeug-Klimaanlagen von Belang.

Die Kommission

– hat vorgeschlagen, die Verwendung bestimmter fluorierter Kohlenwasserstoffe in Fahrzeug-Klimaanlagen schrittweise zu verbieten. Das Europäische Parlament und der Rat haben diesen Vorschlag angenommen.[28]

---

24 KOM (2007) 19 endgültig
25 KOM(2006) 845 endgültig
26 Richtlinie 2003/30/EG, ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 42–46
27 KOM (2006) 59 endgültig
28 Richtlinie 2006/40/EG, ABl. L 161 vom 14.6.2006, S. 12-18

Ausblick:

Die Kommission	
17.	wird sich bei der nächsten Überarbeitung der Altfahrzeug-Richtlinie[29] (2009) mit dem Problem ihrer uneinheitlichen Anwendung in den Mitgliedstaaten befassen.
18.	wird sich in den Jahren 2007-2009 bemühen, das Lärmproblem nach einem ganzheitlichen Konzept anzugehen, in das alle Betroffenen und Systeme einbezogen sind (wie Verkehrsmanagementsysteme, Fahrzeug- und Reifentechnik, Straßenoberflächen).

3.4. Verbesserung der Sicherheit auf Europas Straßen: eine gemeinsame Aufgabe

Die Verkehrssicherheit auf Europas Straßen hat sich erheblich verbessert. In den letzten 30 Jahren hat sich der Straßenverkehr in Europa verdreifacht, während sich die Zahl der Verkehrstoten halbiert hat. Doch die Europäer zahlen für ihre weiter wachsende Mobilität immer noch einen hohen Preis. Nach neuesten Schätzungen kamen 2005 in Europa 41 600 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben[30]. Erklärtes Ziel der Kommission ist es, die Zahl der in Europa im Straßenverkehr getöteten Personen bis 2010 zu halbieren.[31]

Nach Ansicht der Kommission muss eine wirksame Sicherheitsstrategie **die Fahrzeugtechnik, die Straßeninfrastruktur, das Fahrerverhalten und die Durchsetzung der Verkehrsregeln** einschließen.

Die Kommission	
–	hat die Empfehlung 2004/345/EG zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit[32] verabschiedet.
–	ist der UN/ECE-Regelung Nr. 104[33] beigetreten und hat die UN/ECE-Regelung Nr. 48[34] geändert, um die Erkennbarkeit schwerer Fahrzeuge zu verbessern.
–	hat die Mitteilung "Verbreitung des eCall-Systems unter den Bürgern"[35] verabschiedet, um die Entwicklung von eCall-Notrufsystemen zu beschleunigen, die im Rahmen der eSafety-Initiative als vorrangig eingestuft wurde.
–	hat eine Mitteilung zur Initiative "Intelligentes Fahrzeug"[36] verabschiedet, die als Beitrag zur Senkung der Zahl der Verkehrstoten die Entwicklung intelligenter Sicherheitssysteme fördern soll.

29 Richtlinie 000/53/EG, ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34–43

30 Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit – Halbzeitbilanz, KOM (2006) 74 endgültig

31 KOM (2001) 370 endgültig. Die Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001 wurde 2006 veröffentlicht, KOM (2006) 314 endgültig

32 Empfehlung der Kommission vom 6. April 2004, ABl L 111 vom 17.4.2004, S. 75–82

33 UN/ECE-Regelung Nr. 104: Retroreflektierende Markierungen an langen und schweren Fahrzeugen, 22. Januar 1998

34 UN/ECE-Regelung Nr. 48: Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen

35 KOM (2005) 431 endgültig

36 KOM (2006) 59 endgültig

– hat einen Vorschlag für eine Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur[37] angenommen.

– hat einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln[38] angenommen, die den toten Winkel verkleinern.

– hat einen Vorschlag für strategische Leitlinien der Gemeinschaft für die Kohäsionspolitik 2007-2013 ausgearbeitet, in dem u. a. Investitionen in das Verkehrsmanagement, insbesondere unter dem Sicherheitsaspekt, empfohlen werden.

Unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Gruppe CARS 21 verfolgt die Kommission ein zukunftsorientiertes Verkehrssicherheitskonzept und hat sich Gedanken über mögliche künftige Maßnahmen in diesem Bereich gemacht.

Die Kommission will deshalb zwischen 2007 und 2009 prüfen, ob es angebracht ist, Rechtsakte vorzuschlagen, die

19. den Einbau von Isofix-Kindersitzbefestigungen in Neufahrzeuge der Klasse M1 vorschreiben.

20. die Benutzung von Tagfahrlicht vorschreiben (eine öffentliche Anhörung hierzu wurde am 1. August 2006 gestartet).

21. das elektronische Schleuderschutzsystem ESP vorschreiben, zunächst für schwere Nutzfahrzeuge, später auch für leichte Nutzfahrzeuge und Pkw, sobald ein Verfahren zur Prüfung ihrer Wirkung entwickelt worden ist.

22. Gurtwarner für alle Neufahrzeuge vorschreiben.

23. neue Anforderungen für die Phase II der Fußgängerschutz-Richtlinie 2003/102/EC[39] festlegen, um den Fußgängerschutz wirksamer zu gestalten.

24. die grenzüberschreitende Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr erleichtern (eine öffentliche Anhörung hierzu wurde am 6. November 2006 gestartet).

Die Kommission

25. will Kosten, Nutzen und Machbarkeit von Notbremssystemen für Kraftfahrzeuge (insbesondere für schwere Fahrzeuge) untersuchen. Sie führt derzeit eine Studie hierzu durch und hat eine Arbeitsgruppe aus Vertretern interessierter Kreise eingesetzt, die sie dabei unterstützt.

---

37 KOM (2006) 569 endgültig
38 KOM (2006) 570 endgültig
39 Richtlinie 2003/102/EG, ABl. L 321 vom 6.12.2003, S. 15–25

26.	will im Rahmen der i2020-Initiative "Intelligentes Fahrzeug" weiterhin Entwicklung, Verbreitung und Nutzung von aktiven Fahrzeugsicherheitssystemen und Fahrzeug-Infrastruktur-Kommunikationssystemen fördern.
27.	will 2006 die 3. eSafety-Mitteilung verabschieden, in der dem Europäischen Parlament und dem Rat weitere Maßnahmen mitgeteilt werden, die getroffen wurden, um das bordeigene Notrufsystem eCall ab 2010 europaweit einzuführen.
28.	will darauf hinwirken, dass die Gemeinschaft Straßenbauprojekte nur dann finanziell unterstützt, wenn bei ihnen bewährte Sicherheitsverfahren zur Anwendung kommen.
29.	fordert die Mitgliedstaaten auf, gegen Trunkenheit am Steuer energischer vorzugehen und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten, die Helmpflicht für Motorradfahrer und die Benutzung des Sicherheitsgurtes strenger zu überwachen.

3.5. Handel und überseeische Märkte: Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen weltweit[40]

Das in den nächsten 10 Jahren zu erwartende Wachstum der Nachfrage nach Erzeugnissen der Automobilindustrie wird überwiegend in aufstrebenden Ländern wie China, Indien und Russland entstehen. Eine globale Orientierung der europäischen Automobilindustrie ist deshalb eine unbedingte Voraussetzung für ihre Wettbewerbsfähigkeit.

Die Kommission sieht in **multilateralen Verhandlungen** eine Gelegenheit, der europäischen Industrie leichteren Marktzugang zu verschaffen, hält es aber auch für notwendig, mit Drittländern nach Erfordernis weiterhin **bilaterale und regionale Vereinbarungen** zu schließen (Freihandelsabkommen o. ä.).

In einer globalen Wirtschaft sind die Bedingungen für **ausländische Direktinvestitionen** und den Aufbau einer **inländischen Produktion** in Drittländern ebenso bedeutsam wie die traditionell betrachteten grenzüberschreitenden Warenströme. Die europäische Politik sollte darauf hinwirken, dass europäische Unternehmen in Drittländern nicht in unfairer Weise diskriminiert werden.

Die Kommission ist entschlossen die die Automobilindustrie berührende Regelungstätigkeit zu internationalisieren und sie insbesondere zur UN/ECE zu verlagern (siehe auch Abschnitt 3.2)[41], um **nichttarifäre Handelshemmnisse** abzubauen und weltweit gleiche Bedingungen für alle Marktteilnehmer zu schaffen. Die Automobilindustrie sieht in der mangelnden Durchsetzung von **Rechten an geistigem Eigentum** in einigen Teilen der Welt ein ernstes Problem.

Die Kommission ist besorgt wegen des schwierigen Zugangs zum chinesischen Markt und wegen der Bedingungen, unter denen europäische Unternehmen in China operieren müssen, und das nicht nur wegen Chinas Marktpotenzial, sondern auch, weil in anderen aufstrebenden Märkten von Bedeutung ähnliche Probleme auftreten könnten.

---

40 Ihre handelspolitische Strategie hat die Kommission in ihrer Mitteilung "Ein wettbewerbsfähiges Europa in einer globalen Welt", KOM(2006) 567 endgültig, dargelegt.

41 Wie in Abschnitt 3.2 ausgeführt will die Kommission den geplanten Übergang zu UN/ECE-Regelungen so vollziehen, dass die Gemeinschaft in den Bereichen Sicherheit und Umwelt weiterhin Rechtsakte autonom erlassen kann, wenn ihr das notwendig erscheint.

Die Kommission

– fördert die internationale Harmonisierung Kfz-technischer Regelungen im Rahmen der UN/ECE-Übereinkommen von 1958 und 1998.

– hat förmlich die Einsetzung eines Schlichtungsausschusses beantragt, der strittige Fragen der Einfuhr von Kraftfahrzeugteilen nach China klären soll. Die USA und Kanada haben wegen ähnlicher Probleme Beschwerde erhoben.

Im Hinblick auf die künftige Politik

will die Kommission

30. im Einzelfall prüfen, ob mit Drittländern (insbesondere in Südostasien) über bilaterale Freihandelsabkommen verhandelt werden kann, und Verhandlungen aufnehmen, wo und wann das sinnvoll erscheint.

31. die Entwicklung der Wirtschaft und des Regelungsumfelds in China weiter verfolgen, und darauf achten, dass nach dem WTO-Beitritt Chinas der Zugang zum chinesischen Markt tatsächlich erleichtert wird.

32. einen förmlichen Dialog mit China über Regelungsfragen führen, um zu erreichen, dass auf dem chinesischen Markt gleiche Wettbewerbsbedingungen und Rechtssicherheit für alle herrschen. Dabei wird die Kommission die Entwicklung des in Arbeit befindlichen Antimonopolgesetzes verfolgen.

33. im Rahmen des gemeinsamen Wirtschaftsraums EU-Russland engere Beziehungen zur russischen Automobilindustrie knüpfen.

34. weiterhin darauf hinwirken, dass gewerbliche Schutzrechte im Rahmen der bestehenden internationalen Übereinkommen weltweit abgesichert und durchgesetzt werden, und in künftige bilaterale Abkommen Bestimmungen zu Rechten an geistigem Eigentum aufnehmen.

3.6. Forschung und Entwicklung: der Schlüssel zur künftigen Wettbewerbsfähigkeit

Mit Forschungsausgaben in Höhe von rund 20 Mrd. € (ca. 5 % des Umsatzes) ist die Automobilindustrie **absolut betrachtet Europas größter FuE-Investor**.

Technologieplattformen spielen eine wichtige Rolle bei der Erkennung des Forschungsbedarfs der Industrie. Die **"Vision des Straßenverkehrs im Jahr 2020"**, der Strategische Forschungsplan des **Beratenden Ausschuss für die Europäische Forschung im Bereich Straßenverkehr** (ERTRAC) und von anderen Technologieplattformen entwickelte Programme[42] bestimmen wesentlich die künftige Ausrichtung der Forschung und Entwicklung auf diesem Gebiet.

[42] Das sind u. a. die Technologieplattformen für Wasserstoff- und Brennstoffzellen, für neuartige Maschinenbauwerkstoffe und –technologien und für die Integration intelligenter Systeme.

Die Kommission

– schlägt vor, in das 7. Forschungsrahmenprogramm (RP7) einen vorrangigen thematischen Bereich Verkehr (einschließlich Luftverkehr) aufzunehmen, dessen vorgesehener Haushalt (4 180 Mio. € beim heutigen Preisstand) einen deutlichen Anstieg der für Innovation im Automobilsektor bereitgestellten Gemeinschaftsmittel darstellt.

– schlägt vor, die im RP5 und RP6 durchgeführten Forschungsarbeiten zu IKT für Mobilität, ökologische Nachhaltigkeit und Energieeffizienz im thematischen Bereich Informations- und Kommunikationstechnologien des RP7 fortzuführen.

Die Kommission hält es für notwendig, die Forschung im Rahmen des RP7 sowohl auf die Verbesserung vorhandener Technologien (wie **Technologien für umweltfreundliche und energieeffiziente Wärmekraftmaschinen und integrierte Sicherheitssysteme**) als auch auf bahnbrechende Technologien (wie **Wasserstoff- und Brennstoffzellenantriebe, Hybridantriebe und Biokraftstoffe der 2. Generation**) auszurichten. Sie hält es ferner für wichtig, für aus diesem Forschungsbereich hervorgehende Innovationen Pilotmärkte zu schaffen. Wasserstoff- und Brennstoffzellenantriebe und Biokraftstoffe kommen dafür beispielsweise in Frage.

Neue Kraftfahrzeugtechnik, die sicherer, sparsamer und umweltfreundlicher ist, ist Teil des Programms für intelligente Verkehrssysteme. Die Automobilindustrie ist aktiv an mehreren Technologieplattformen[43] beteiligt, die direkt oder indirekt zur Verbesserung der Verkehrssysteme und der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie beitragen.

Die Kommission

35. will die FuE-Zusammenarbeit zwischen der EU und der Industrie weiterhin fördern (im Wesentlichen über das RP7).

36. will die systematische Forschungszusammenarbeit zwischen der EU, den Mitgliedstaaten und der Automobilindustrie im Rahmen eines Systemkonzepts verstärken und FuE im Automobilsektor mit verschiedenen Instrumenten wie Kooperationsprojekte und Kompetenznetze fördern.

37. will Forschungsprogramme auf Verbesserung der Effizienz, der Umweltverträglichkeit und der Sicherheit des Straßenverkehrs ausrichten. Schwerpunkte sind dabei saubere Kraftstoffe aus regenerativen Quellen und intelligente Fahrzeuge und Straßen (Beispiel: das Projekt "Intelligentes Fahrzeug" im Rahmen der Initiative i2010).

38. will öffentlich-private Partnerschaften als neues Instrument zur Förderung von industrieller Forschung, technologischer Entwicklung und Demonstration nutzen und ist dabei, gemeinsam mit der Automobilindustrie und anderen interessierten Kreisen eine gemeinsame Technologieinitiative für die Wasserstoff- und die Brennstoffzellentechnologie zu gründen.

---

43 Z. B. an NESSI, einer Softwareplattform und an ARTEMIS, einer Plattform für eingebettete IT-Systeme.

39.	fordert die europäische Finanzinstitute wie die Europäische Investitionsbank auf, die Forschung im Automobilsektor weiter zu fördern und sie auf Verbesserung der Energieeffizienz, Senkung der Emissionen und Erhöhung der Sicherheit auszurichten und dafür insbesondere die neue Fazilität für Finanzierungen auf Risikoteilungsbasis zu nutzen.

3.7. Besteuerung, steuerliche Anreize und Wettbewerb auf dem Ersatzteilmarkt

3.7.1. Besteuerung und steuerliche Anreize

Die Diskussionen in der Gruppe CARS 21 haben deutlich gemacht, dass die unterschiedlichen Systeme der Mitgliedstaaten zur **Besteuerung** von Kraftfahrzeugen als **eines der Haupthemmnisse für das Funktionieren des Binnenmarktes** gesehen werden, dass die Mitgliedstaaten ihre steuerlichen Anreize koordinieren müssen und dass sie nur gewährt werden sollen, wenn sie nachweislich zur Erreichung der politischen Ziele der EU in Bereichen wie Umwelt und Sicherheit beitragen. Auf Vorschlag der Kommission einigten sich Parlament und Rat auf eine Bestimmung in der Euro 5- und Euro 6-Verordnung[44] die die Gewährung von Steuervergünstigungen regelt.

Die Kommission	
–	hat einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Besteuerung von Pkw[45] vorgelegt, der jetzt beim Rat und beim Parlament liegt. Sie fordert das Parlament und den Rat auf, die Richtlinie so bald wie möglich zu verabschieden.

3.7.2. Wettbewerb auf dem Ersatzteilmarkt

Die Kommission wird weiterhin darauf achten, dass die Verordnung Nr. 1400/2002 für den **Vertrieb von Kraftfahrzeugen**[46] gemeinschaftsweit angewandt wird. In Anbetracht der zunehmenden Komplexität der Fahrzeuge muss sichergestellt sein, dass alle Kfz-Reparaturbetriebe Zugang zu der **für Reparaturen erforderlichen technischen Information** haben. Grundlage der von der Kommission hierzu erlassenen Maßnahmen ist ein klares Mandat, das ihr in Artikel 4 der Richtlinie 98/69/EG[47] erteilt worden ist.

Die Kommission	
–	hat in ihren Vorschlag für die Euro 5-Verordnung[48] Bestimmungen aufgenommen, die die Kfz-Hersteller verpflichten, unabhängigen Reparaturbetrieben über das Internet leichten, uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparaturinformation in einem von einem technischen Ausschuss entwickelten Format (OASIS-Format) zu gewähren.

---

44 KOM(2005) 683 endgültig

45 KOM (2005) 261 endgültig

46 Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor

47 Richtlinie 98/69/EG, ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1–57

48 KOM (2005) 683 endgültig

4. DIE NÄCHSTEN SCHRITTE

Die Kommission will sich weiterhin für bessere Rechtsetzung engagieren und sieht die einmalige Gelegenheit, im Rahmen ihrer Industriepolitik eine **neue Kultur der Politikgestaltung** zu etablieren. Nach Auffassung der Kommission sollte bei der Ausarbeitung von Vorschlägen für Rechtsakte stets auf Qualität, Einfachheit, Folgen, Anhörung der Betroffenen, angemessene Fristen und die Wahl des geeigneten Rechtsinstruments geachtet werden.

Die größte Schwierigkeit bei einem solchen Prozess liegt in dem **Spannungsverhältnis von Berechenbarkeit einerseits und Qualität und Flexibilität andererseits**. Werden Aussagen über die langfristige Entwicklung des Regelungsrahmens gemacht, so ergeben sich zwangsläufig Fragen zur Verfügbarkeit und Qualität von Daten, auf denen diese Aussagen fußen. Ein Verfahren zur **regelmäßigen Überprüfung und Anpassung** von Rechtsakten sollte deshalb eingeführt werden.

Die Kommission beabsichtigt, ein jährliches Arbeitspapier zu verfassen, um das Europäische Parlament und den Rat über die Regelungstätigkeit der UN/ECE und die Arbeit der Ausschüsse auf dem Laufenden zu halten.

Die Kommission

40. will im Laufe des Jahres 2009 gemeinsam mit interessierten Kreisen eine Halbzeitüberprüfung der in dieser Mitteilung vorgeschlagenen Maßnahmen durchführen, um festzustellen, welche Fortschritte erzielt worden sind und wo gegebenenfalls der Regelungsrahmen angepasst werden muss.

41. will die Mitgesetzgeber in einem jährlichen Arbeitspapier regelmäßig über den Stand der Regelungen für Kraftfahrzeuge und die Tätigkeit der UN/ECE informieren.

ANHÄNGE

1. Liste der Richtlinien, für die die Einführung der Selbstprüfung und der virtuellen Prüfung vorgeschlagen wird

2. Liste der Richtlinien, die durch UN/ECE-Regelungen ersetzt werden sollen

Anhang 1: Liste der Richtlinien, für die die Einführung der Selbstprüfung und der virtuellen Prüfung vorgeschlagen wird

Selbstprüfung:

EG-Richtlinien:
70/222/EWG (hinteres Kennzeichen)
77/389/EWGC (Abschleppeinrichtung)
78/316/EWG (Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen)
78/317/EWG (Entfrostungs-/Trocknungsanlagen)
78/318/EWG (Scheibenwischer/-wascher)
78/549/EWG (Radabdeckungen)
92/21/EWG (Massen und Abmessungen von Pkw)

97/27/EG (Massen und Abmessungen)
92/114/EG (vorstehende Außenkanten an Fahrerhäusern)

UN/ECE-Regelungen:

28 (akustische Warneinrichtungen)
48 (Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen)
121 (Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger)
122 (Heizanlagen)
43 (Sicherheitsglas, den Einbau betreffende Bestimmungen)
55 (Kupplungen für Fahrzeugkombinationen, nur für die geometrischen Anforderungen)

Virtuelle Prüfung:

EG-Richtlinien:

77/389/EWG (Abschleppeinrichtungen)
77/649/EWG (Sichtfeld des Fahrers)
78/318/EWG (Scheibenwischer/-wascher, für die geometrischen Anforderungen)
78/549/EWG (Radabdeckungen)
92/114/EG (vorstehende Außenkanten an Fahrerhäusern)

UN/ECE-Regelungen:

46 (Rückspiegel)
21 (Innenausstattung, für die geometrischen Anforderungen)
26 (vorstehende Außenkanten)
48 (Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen)
55 (Kupplungen für Fahrzeugkombinationen, nur für die geometrischen Anforderungen)

Anhang 2: Liste der Richtlinien, die durch UN/ECE-Regelungen ersetzt werden sollen

70/157/EWG (Geräuschpegel)
70/221/EWG (Kraftstoffbehälter)
70/311/EWG (Lenkanlagen)
70/387/EWG (Türverriegelungen und –scharniere)
70/388/EWG (Schallzeichen)
71/127/EWG (Rückspiegel)
71/320/EWG (Bremsanlagen)
72/245/EWG (Funkentstörung)
74/60/EWG (Innenausstattung)
74/61/EWG (Sicherung gegen unbefugte Benutzung)
74/297/EWG (Lenkanlage bei Unfallstößen)
74/408/EWG (Festigkeit von Sitzen)
74/483/EWG (vorstehende Außenkanten)
75/443/EWG (Geschwindigkeitsmesser und Rückwärtsgang)
76/756/EWG (Anbau von Beleuchtungseinrichtungen)
76/757/EWG (Rückstrahler)
76/758/EWG (Umriss-, Begrenzungs-, Schluss- und Bremsleuchten)
76/759/EWG (Fahrtrichtungsanzeiger)
76/760/EWG (hintere Kennzeichenbeleuchtung)
76/761/EWG (Scheinwerfer)
76/762/EWG (Nebelscheinwerfer)
77/538/EWG (Nebelschlussleuchten)
77/539/EWG (Rückfahrscheinwerfer)
77/540/EWG (Parkleuchten)
77/541/EWG (Sicherheitsgurte)
78/316/EWG (Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen)
2001/56/EG (Heizanlagen)
80/1269/EWG (Motorleistung)
89/297/EWG (seitliche Schutzvorrichtungen)
92/22/EG (Sicherheitsglas)
92/23/EG (Reifen)
94/20/EG (mechanische Verbindungseinrichtungen)
95/28/EG (Brennverhalten von Werkstoffen)
2001/85/EG (Omnibusse)
96/79/EG (Frontalaufprall)
96/27/EG (Seitenaufprall)
98/91/EG (Fahrzeuge zur Beförderung von Gefahrgütern)
2000/40/EG (vorderer Unterfahrschutz)