

# EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

---

*Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie*

**A6-0494/2007**

4.12.2007

## **BERICHT**

zum Thema CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das  
21. Jahrhundert  
(2007/2120(INI))

Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

Berichterstatter: Jorgo Chatzimarkakis

Berichterstatterin(\*):  
Rebecca Harms, Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und  
Lebensmittelsicherheit

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

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES A EURÄISCHEN PARLAMENTS .....	3
BEGRÜNDUNG.....	16
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INTERNATIONALEN HANDEL .....	21
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR WIRTSCHAFT UND WÄHRUNG .....	29
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BESCHÄFTIGUNG UND SOZIALE ANGELEGENHEITEN .....	34
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, VOLKSGESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT (*).....	39
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ.....	44
STELLUNGNAHME AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR ....	48
STELLUNGNAHME DES RECHTSAUSSCHUSSES.....	51
ERGEBNIS DER ENDGÜLTIGEN ABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS .....	55

## ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

**zum Thema CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert  
(2007/2120(INI))**

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis der 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)“ (KOM(2007) 22),
  - in Kenntnis der Schlussfolgerungen des Vorsitzes auf 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 EU 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 an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen dargelegt wird: „Ein wettbewerbsfähiges Europa in einer globalen Welt“ (KOM(2006) 567), „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 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 70% ihrer Erzeugung 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 EU ausmachte, was zeigt, wie besonders sensibel die Automobilindustrie für die Ausfuhrbedingungen ist; ferner unter Hinweis darauf, dass der Überschuss im Handel der EU mit Drittländern bei Fahrzeugen im Jahr 2004 auf 60,2 Milliarden EUR veranschlagt wurde; in Erwägung der folgenden maßgebenden Faktoren für die globale Bedeutung der 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 der am 10. Mai 2007 angenommenen Empfehlung für die zweite Lesung des Vorschlags für eine Richtlinie zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge zum Ausdruck gebracht wurde<sup>1</sup>;
6. fordert die Kommission auf, dem Europäischen Parlament über die Durchführung der Typengenehmigungsverfahren und die Überwachung des Ausschussverfahrens im oben genannten Jahresbericht Bericht zu erstatten;
7. fordert die Kommission auf, für die ordnungsgemäße Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 über den Vertrieb von Kraftfahrzeugen in der gesamten EU (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, dass, um die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der Europäischen Union zu fördern, die Überprüfung der Gruppenfreistellungsverordnung mit der Halbzeitüberprüfung von CARS 21 zu verknüpfen, so die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten des Sektors zu erleichtern, das Versickern staatlicher Beihilfen zu verhindern und die Wettbewerbspolitik auf internationaler Ebene zu fördern ist;
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 Kraftfahrzeugen<sup>2</sup> 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, ihre Vorschriften so bald wie möglich zu ändern;

### ***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;

---

<sup>1</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2007)0176.

<sup>2</sup> Erläuternde Mitteilung zu den Zulassungsverfahren für Kraftfahrzeuge, die aus einem Mitgliedstaat in einen anderen verbracht werden (ABl. C 68 vom 24.3.2007, S. 15).

11. begrüßt die Aufnahme von Bestimmungen in die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates 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 Wartungsinformationen für Fahrzeuge 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 Automobilssektor 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 Automobilssektor 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, den effektiven Wettbewerb bei Kfz-Ersatzteilen, -Service und -Reparatur 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 Kraftfahrzeugeinstellungen (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 ein wettbewerbsfähiges

Kraftfahrzeugregelungssystem; 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 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, die geltenden 38 Richtlinien der Gemeinschaft durch UN/ECE-Regelungen zu ersetzen und die Selbstprüfung bzw. virtuelle Prüfung einzuführen; fordert die Kommission auf, den Prozess der legislativen Vereinfachung fortzusetzen;
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 die Anwendung so genannter Auflösungsklauseln bei der Legislativarbeit zunehmen 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 71/127/EWG<sup>1</sup>, 74/297/EWG<sup>2</sup>, 76/115/EWG<sup>3</sup> und 78/932/EWG<sup>4</sup> 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 eine der größten Errungenschaften des 20. Jahrhunderts ist; 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 Auffassung, dass die mit dem Klimawandel verbundenen Herausforderungen ein Potenzial für künftige technologische Entwicklungen und Innovationen bergen;

---

<sup>1</sup> Richtlinie des Rates 71/127/EWG (ABl. L 68 vom 22.3.1971, S. 1).

<sup>2</sup> Richtlinie des Rates 74/297/EWG (ABl. L 165 vom 20.6.1974, S. 16).

<sup>3</sup> Richtlinie des Rates 76/115/EWG (ABl. L 24 vom 30.1.1976, S. 6).

<sup>4</sup> Richtlinie des Rates 78/932/EWG (ABl. L 325 vom 20.11.1978, S. 1).

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 Einführung solcher Normen für Lastkraftwagen; verweist auf den Erfolg der Schadstoffemissionsnormen, die bereits zu saubereren Personenkraftwagen geführt haben; betont die Wichtigkeit der Einführung solcher Normen für Lastkraftwagen; ist der Auffassung, dass strenge EU-Umweltauflagen im Automobilssektor positive Auswirkungen weit über die Grenzen der EU hinaus haben würden;
30. begrüßt die schnelle Einführung der Euro-5 und Euro-6-Normen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen von Pkw; fordert mit Nachdruck, dass die Kommission bald einen ambitionierten Vorschlag für eine EURO-VI-Lkw-Norm verabschiedet;
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 zur Kraftstoffqualität, 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 CO<sub>2</sub>-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 Altfahrzeugrichtlinie<sup>1</sup>; hält diese Richtlinie der Kommission für nicht ehrgeizig genug;

### **Erhebliche Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen**

35. begrüßt die Pläne der Kommission zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen für Personenkraftwagen; hält ein integriertes Konzept zur umfassenden Berücksichtigung aller Möglichkeiten zur Senkung der CO<sub>2</sub>-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 (Streichung) für die beste Lösung; fordert die Kommission auf, einen gemeinsamen Rahmen für die koordinierte Anwendung von technologieneutralen

---

<sup>1</sup> Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2000/53/EG (ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34).



Steueranreizen mit hohem CO<sub>2</sub>-Senkungspotenzial zu erwägen; 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 CO<sub>2</sub> abhängig zu machen, zu gelangen;

36. fordert die Kommission nachdrücklich auf, ehrgeizige, aber realistische Ziele festzulegen und dabei die reelle Marktlage in der EU 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 CO<sub>2</sub>-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, endgültig verbindliche CO<sub>2</sub>-Emissionsziele für keinen Zeitpunkt vor 2015 festzulegen;
38. hält das durchschnittliche Ziel des Ausstoßes von 125 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer für Personenkraftwagen bis 2015 für erreichbar; ist der Auffassung, dass die Kommission ehrgeizigere langfristige CO<sub>2</sub>-Emissionsziele für die Automobilindustrie anstreben sollte; hält es dabei für entscheidend, dass die Zielwerte je nach Gewicht der Fahrzeuge gestaffelt werden;
39. begrüßt den Plan der Kommission, bis 2020 ein verbindliches Biokraftstoffziel von 10 % festzulegen, sofern die Nachhaltigkeitskriterien beachtet werden und der Einsatz von Technologien der zweiten Generation gefördert wird; fordert die Entwicklung einer Zertifizierung von nachhaltig produzierten Biokraftstoffen; fordert die Kommission auf, in ihren künftigen Legislativvorschlag über Biokraftstoffe nur eine Anrechnung von nachhaltig zertifizierten Biokraftstoffen zur Erreichung der 120g 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; begrüßt den Plan der Kommission, bis 2020 ein verbindliches Biokraftstoffziel von 10 % festzulegen, sofern die Nachhaltigkeitskriterien beachtet werden und der Einsatz von Technologien der zweiten Generation gefördert wird;
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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emission beitragen wird; fordert deshalb eine Änderung der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen, um die diesbezüglich besten Verfahren zu verbreiten;

43. weist darauf hin, dass eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 Formel 1-Akteure deshalb auf, ihre Regeln so zu ändern, dass umweltfreundliche Technologien wie Biokraftstoffe, Vier-Zylinder-Motoren oder hybride Verfahren leichter zum Einsatz kommen;
47. fordert eine Studie zur Erfassung der getroffenen zusätzlichen nichttechnischen Maßnahmen zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU;

#### **Noch mehr Sicherheit im Straßenverkehr**

48. begrüßt die Bemühungen der Kommission um die Senkung der Straßenverkehrstopfer, 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 die Anwendung der geltenden Regeln, 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 eine verbesserte Sicherheit das Gewicht von Personenkraftwagen erhöhen und so mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen kann;
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 Straßenverkehrsoffer erforderlich sind;
53. fordert die Kommission auf, eine Regelung auszuarbeiten, die zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Personenkraftwagen ohne Sanktionen für die betroffenen Autohersteller erlaubt, wenn sich diese zusätzlichen Emissionen aus rechtsverbindlichen Sicherheitsvorschriften der Gemeinschaft ergeben;
54. ist der Auffassung, dass Abblendlicht bei Tag nicht zwingend in der ganzen EU 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 EU 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 EU;
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 EU vor unfairen Praktiken zu wahren;

60. ist der Auffassung, dass der erfolgreiche Abschluss von Handelsabkommen auch weiterhin eine Priorität der EU 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 EU 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 EU 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 EU 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-Arbeitsgruppe 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. missbilligt den Vorschlag der Kommission, die Geschmacksmusterschutzrechte abzuschaffen, da dies eine negative Auswirkung auf die Automobilindustrie in der EU haben könnte, während gleichzeitig Vorteile für die Verbraucher nicht gewährleistet sind; fordert die Kommission auf, die bestehenden gleichen Ausgangsbedingungen im Hinblick auf Japan und bestimmte Bundesstaaten der USA, wo sehr hohe Standards gelten, zu respektieren;
66. 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;

67. unterstützt die Kommission bei Schritten im Zusammenhang mit den rechtlichen Rahmenbedingungen in China, die darauf abzielen, Unternehmen in der EU, die auf diesem Markt tätig sind, faire Bedingungen und Rechtssicherheit zu garantieren;
68. verweist auf die Reifenindustrie in der EU 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**

69. freut sich über die bereits erzielten Erfolge dank der Unterstützung der Gemeinschaft für die Durchführung von Vorhaben und die Zusammenarbeit im Bereich von Forschung und Entwicklung im Rahmen des siebten Rahmenprogramms, 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;
70. fordert die Kommission auf, vor 2012 eine Strategie für eine beträchtliche Aufstockung der Mittel für Forschung und Entwicklung im Automobilssektor auszuarbeiten; hierbei sollte in Besondereem die Zulieferindustrie Beachtung finden;
71. fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, die künftige Erhöhung der öffentlichen Mittel für Forschung und Entwicklung im Automobilssektor an zwingende Auflagen für CO<sub>2</sub>-Emissionen zu knüpfen;
72. 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;
73. fordert alle Mitgliedstaaten und die EU-Institutionen auf, jede erforderliche Unterstützung für die Erforschung und Entwicklung bahnbrechender Technologien, wie Wasserstoffmotoren, Brennstoffzellen oder Hybridmotoren, bereitzustellen;
74. betont das Potenzial von Informations- und Kommunikationstechnologien zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf Umwelt und Volksgesundheit, Unfällen und Energieverschwendung beim flächendeckenden 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;
75. betont die besondere Wichtigkeit der Initiative „Intelligentes Fahrzeug“<sup>1</sup>, von Galileo und anderen Beiträgen zu intelligenten Verkehrssystemen; fordert die Kommission deshalb

---

<sup>1</sup> KOM(2006) 59.

auf, diese Entwicklungen entschieden zu unterstützen;

76. 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 energiefreundlicher wird; ruft alle Beteiligten, insbesondere die Mitgliedstaaten auf, die notwendigen Vorkehrungen für die Umsetzung des eCall zu treffen;
77. 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 jedoch 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;
78. ist der Auffassung, dass sich die ersten Wissens- und Innovationsgemeinschaften (KIC) des Europäischen Innovations- und Technologieinstituts um die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen bemühen sollten;

#### ***Umstrukturierungsstrategien und der Weg in die Zukunft***

79. ist der Auffassung, dass die geeigneten Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, um der Automobilindustrie in der EU Nachhaltigkeit zu sichern und sie mit Hilfe hoch qualifizierter Beschäftigter an der Spitze der technologischen, ökologischen und sozialen Innovationen zu halten;
80. stellt fest, dass sowohl die Hersteller als auch die Händler in der Europäischen Automobilindustrie über gut ausgebildete Arbeitnehmer verfügen, die einen erheblichen Anteil an dem hohen Leistungsniveau der Automobilindustrie in der EU haben;
81. betont die Wichtigkeit der Automobilindustrie in der EU 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;
82. betont ist der Auffassung, dass die Rechtsvorschriften in der EU im Bereich Umweltschutz, Straßenverkehrssicherheit und Energieeffizienz eine angemessene Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten erfordern, damit sich diese besser an sowohl technische als auch juristische Änderungen anpassen können und gleiche oder bessere Berufsaussichten haben;
83. fordert die Kommission auf, die wirksame Nutzung der Strukturfonds und des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung im Interesse der Automobilindustrie zu koordinieren;

84. 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;
85. betont, dass bei künftigen Umstrukturierungsprozessen die EU und die Mitgliedstaaten auch darauf achten müssen, wie dieser Prozess unterstützt und abgefedert werden kann und neue Möglichkeiten für die Arbeitnehmer geschaffen werden können;
86. fordert die Sozialpartner auf, geeignete Maßnahmen zum Nutzen der Menschen durchzuführen, die durch Umstrukturierungen in diesem Industriezweig bedroht sind;
87. fordert eine bessere Unterrichtung und Anhörung der Arbeitnehmer im Anpassungsprozess der Industrie an die neuen Herausforderungen der Konzeption und Produktion umweltfreundlicherer Fahrzeuge;
88. ist der Auffassung, dass die derzeitigen Beziehungen zwischen Herstellern und Händlern geändert werden müssen, weil die diesbezüglichen Auswirkungen auf die Automobilindustrie in der EU 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 gegenwärtigen systembedingten Schwierigkeiten zu beseitigen;
89. ist der Auffassung, dass es wichtig ist, systematischer auf EIB-Mittel zurückzugreifen, um die KMU im Automobilssektor zu unterstützen und ihnen Risikokapital zur Verfügung zu stellen;
90. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

## BEGRÜNDUNG

Die europäische Automobilindustrie erwirtschaftet rund 3 % des Bruttoinlandsprodukts der EU und hat einen Produktionsanteil von 7 %. Sie ist eine der wichtigsten Wirtschaftszweige in der EU und stellt jährlich rund 19 Millionen Fahrzeuge, ein Drittel der weltweiten Produktion, her. Die Automobilindustrie ist ein führender Exportsektor der EU und erzielt jährlich einen Handelsbilanzüberschuss von 35 Milliarden Euro. Sie weist eine hohe Innovationsrate auf und investiert 4 % ihres Umsatzes in Forschung und Entwicklung. Der Sektor ist einer der größten Arbeitgeber des Kontinents, er beschäftigt direkt 2 Millionen Arbeitnehmer und indirekt weitere 10 Millionen in sowohl Großunternehmen als auch KMU. Kurzum ist der Automobilsektor ein Schlüsselfaktor für das wirtschaftliche, soziale und kulturelle Leben Europas.

Der Sektor durchläuft zurzeit einen grundlegenden Wandel. Rapide technologische Veränderungen und ein harter internationaler Wettbewerb zwingen ihn zu schnellen Anpassungen. Daneben muss der Sektor hohen gesellschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Bereich der Umwelt und der Straßenverkehrssicherheit, genügen. Die engen Wechselwirkungen zwischen der Industrie und Politikbereichen wie Umwelt, Energie und Verkehr haben ihn mit rund 80 Richtlinien und 115 UN/ECE-Regelungen zu einem der am stärksten regulierten Sektoren in der EU gemacht. Die größte Herausforderung für diesen Sektor ist die Bewältigung einer Flut von neuen Vorschriften unter Beibehaltung und Verbesserung seiner Wettbewerbsfähigkeit.

Ziel der hochrangigen Gruppe CARS 21, in der die wichtigsten Interessengruppen vertreten waren, war die Ausarbeitung eines Regelungssystems, das einerseits die notwendige Wettbewerbsfähigkeit des Sektors und andererseits die politischen und gesellschaftlichen Anforderungen berücksichtigt. Dieses neue koordinierte Regelungssystem sollte der künftigen Politik den Weg ebnen. Zu den wichtigsten Forderungen der CARS 21-Gruppe gehört die kohärente Interaktion zwischen den einzelnen Politikbereichen, die Vorhersagbarkeit, der Schutz des öffentlichen Interesses und der Abbau der bürokratischen Hürden für die Industrie.

Der Berichterstatter begrüßt die Arbeit der hochrangigen Gruppe CARS 21 und die Stellungnahme der Kommission dazu, möchte aber bestimmte Punkte hervorheben.

### Vollendung des Binnenmarktes im Automobilsektor

Sofort als die CARS 21-Gruppe ihre Arbeit aufnahm, drückte die Industrie ihre Besorgnis über die hohen kumulativen Kosten der Rechtsvorschriften aus. Die Gruppe kam zu dem Schluss, dass das geltende System der Typgenehmigung effizient und somit beibehalten werden sollte und dass die meisten Rechtsvorschriften notwendig und im Interesse des Gesundheits-, Verbraucher- und Umweltschutzes sowie der Sicherheit sind.

Der Berichterstatter hält einen reibungslos funktionierenden Binnenmarkt für Neu- und Gebrauchtwagen sowie Kraftfahrzeugteile für wesentlich. Er betont die Notwendigkeit eines EU-weiten Systems der Typgenehmigung für alle Kraftfahrzeuge. Er fordert die Kommission auf, Registrierungsverfahren vorzuschlagen, welche den grenzübergreifenden Verkauf, insbesondere von Gebrauchtwagen, erleichtern. Ferner fordert er die Kommission auf, sich



um die Schaffung eines Binnenmarktes für Kraftfahrzeugeinstellungen und -teile zu bemühen, da die geltenden nationalen Vorschriften, insbesondere für Einstellungen, zurzeit die Weiterentwicklung des Sektors hemmen.

### Internationalisierung des Regelungssystems

Der Berichterstatter betont die Wichtigkeit des Abbaus unnötiger Bürokratie, einschließlich redundanter Regelungssysteme aufgrund internationaler Abkommen. Der Automobilsektor ist heute nicht mehr auf ein Land oder einen Kontinent begrenzt, so dass die Zukunft internationalen Vorschriften und Normen gehört. Mit diesen Regelungen ist sicherzustellen, dass die weltweite Ein- und Ausfuhr von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen nicht durch unterschiedliche Normen behindert wird. Deshalb fordert der Berichterstatter die Kommission auf, sich um die weltweite Anerkennung der europäischen Normen, insbesondere für Kraftfahrzeuge der gehobenen Klasse, zu bemühen. Schließlich ist Europa ein Marktführer in diesem Sektor und die strategische Normung kurbelt den Wettbewerb erheblich an. Der Berichterstatter begrüßt zudem die Pläne der Kommission, die geltenden 38 Richtlinien durch UN/ECE-Regelungen zu ersetzen und die Selbstprüfung bzw. virtuelle Prüfung bei 25 Richtlinien und UN/ECE-Regelungen einzuführen. Der Berichterstatter fordert die Kommission nachdrücklich auf, sobald wie möglich die Vereinfachung der geltenden Rechtsvorschriften in Angriff zu nehmen. Der Berichterstatter ist sehr besorgt wegen der nicht harmonisierten Umsetzung der Altfahrzeugrichtlinie und hält den Vorschlag der Kommission, erst nach 2009 gegen diese Behinderung des Binnenmarktes anzugehen, für nicht ehrgeizig genug.

### Umweltnormen für das 21. Jahrhundert

Die Mitteilung der Kommission schlägt eine weitere Begrenzung der Schadstoffemissionen vor. Sie beschreibt die wichtigsten Aspekte der künftigen Strategie zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen. Diese Strategie beruht auf einem integrierten Konzept für ein EU-weites Ziel des Ausstoßes von 120 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer bis 2012 durch gepaarte Maßnahmen der EU und der Mitgliedstaaten. Die Kommission plant Legislativvorschläge für eine verbindliche Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen mit dem Ziel des durchschnittlichen Ausstoßes von 130 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer bei Neuwagen durch verbesserte Motortechnologien sowie für eine weitere Senkung um 10 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer durch andere technologische Verbesserungen und erhöhte Nutzung von Biokraftstoffen.

Der Berichterstatter ist der Auffassung, dass die individuelle Mobilität eine der größten Errungenschaften des 20. Jahrhunderts ist und dem alltäglichen Leben, der Beschäftigung und dem Fremdenverkehr unzählige Möglichkeiten bietet. Diese Errungenschaft kann und soll auch nicht rückgängig gemacht werden, muss sich aber den ökologischen Anforderungen anpassen. Die Kultur der Mobilität gehört zum europäischen Lebensstil. Zudem ist der Berichterstatter fest überzeugt, dass sich Mobilität und Umweltschutz nicht zwangsläufig gegenseitig ausschließen und dass die Kraftfahrzeuge der Zukunft einem neuen, beiden Anforderungen gerecht werdenden Lebensstil den Weg weisen werden.

Der Berichterstatter teilt die Auffassung, dass die Senkung der Treibhausgasemissionen eines der wichtigsten Ziele aller EU-Politikbereiche ist und dass das in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 8. und 9. März 2007 vorgegebene Ziel der Senkung der CO<sub>2</sub>-

Emissionen um 20 % bis 2020 den Rahmen aller politischen Entscheidungen darstellt. Der Berichterstatter fordert den Automobilsektor auf, zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beizutragen. Er warnt aber davor, diesem Sektor unrealistische Zielvorgaben aufzubürden, um Schwachstellen in anderen Industriesektoren auszugleichen. Der Berichterstatter erinnert die Kommission an die Wichtigkeit der europäischen Automobilindustrie für Beschäftigung, Wachstum und Innovation.

Der Berichterstatter hält ein integriertes Konzept zur umfassenden Berücksichtigung aller Möglichkeiten zu einer nennenswerten Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen im Bereich der Infrastrukturen, des Fahrverhaltens, der Biokraftstoffe, der Fahrzeugtechnologien usw., für die beste Lösung.

Der Berichterstatter fordert die Kommission nachdrücklich auf, ehrgeizige, aber realistische Ziele festzulegen. Der Automobilindustrie sollte desto mehr Zeit zur Anpassung gelassen werden sollte, je ehrgeiziger die verbindlichen Ziele für CO<sub>2</sub>-Emissionen sind. In diesem Zusammenhang erinnert der Berichterstatter daran, dass die Entwicklung neuer Typen von Personenkraftwagen etwa 7 Jahre erfordert. Eine verbindliche Senkung ab 2012 bedeutet ein großes Risiko für die Automobilindustrie, die nicht genug Zeit zur Anpassung an die neuen Rechtsvorschriften hat. Die rechtsverbindlichen Zielvorgaben werden voraussichtlich nicht vor Ende 2009 in Kraft treten, so dass der Zeitraum bis 2012 definitiv zu kurz für die Umstrukturierung der Automobilindustrie ist. Deshalb sollten die verbindliche Ziele zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch verbesserte Fahrzeugtechnologien für frühestens 2015 festgelegt werden.

Der Berichterstatter hält das durchschnittliche Ziel des Ausstoßes von 120 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer für Personenkraftwagen bis 2015 für erreichbar, wenn zusätzliche Maßnahmen im Bereich des sparsamen Fahrens, der Infrastrukturen, der Biokraftstoffe, der intelligenten Fahrgeschwindigkeitsregelung (Adaptive Cruise Control, ACC) usw. ergriffen werden. Das Ziel des Ausstoßes von nur 135 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer allein mit verbesserten Motortechnologien ist zwar ehrgeizig, aber erreichbar. Schließlich fordert der Berichterstatter die Kommission auf, keine neuen verbindlichen Ziele für CO<sub>2</sub>-Emissionen vorzuschlagen, bevor die bereits festgelegten Ziele rechtsverbindlich geworden sind

Der Berichterstatter begrüßt den Plan der Kommission, bis 2012 verbindliche Biokraftstoffziele festzulegen, hält diese aber nicht für ehrgeizig genug.

#### Noch mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Die Mitteilung der Kommission betont das notwendige ganzheitliche Konzept für die Straßenverkehrssicherheit unter Berücksichtigung der Fahrzeugeigenschaften, der Infrastrukturen und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer.

Der Berichterstatter begrüßt die Bemühungen der Kommission um die Senkung der Straßenverkehrsoffer, einschließlich wichtiger Maßnahmen wie des eCall-Systems, verbindlicher Isofix-Kindersitzbefestigungen, des elektronischen Schleuderschutzsystems ESP, der Gurtwarner, des Fußgängerschutzes, der Notbremssysteme und des Tagfahrlichtes. Der Berichterstatter anerkennt die Katalysatorenrolle des Premiumsegments bei der Einführung dieser neuen Technologien.

Allerdings erhöht eine verbesserte Sicherheit das Gewicht von Personenkraftwagen und verursacht so mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen. Deshalb wünscht sich der Berichterstatter eine Regelung, die im Dienste der Sicherheit zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Personenkraftwagen erlaubt. Ein solches System würde schwere Fahrzeuge mit schlechter Sicherheitsbilanz (wie den chinesischen Brilliance) wegen des unnötigen Gewichts benachteiligen.

#### Faire Wettbewerbsbedingungen für die Handelsbeziehungen im Automobilsektor

In der Mitteilung der Kommission werden die wichtigsten Bedenken des Automobilsektors im Bereich der Handelspolitik beschrieben. Es wurde vorgeschlagen zu prüfen, inwieweit bilaterale Handelsabkommen (insbesondere mit asiatischen Ländern) zur Verbesserung des Marktzugangs und des weltweiten Schutzes der Rechte am geistigen Eigentum genutzt werden können.

Die europäische Automobilindustrie mag zwar zu den wettbewerbsfähigsten Industrien der Welt zählen, doch wird sie von unfairen Wettbewerbsbedingungen wie Dumping, Missachtung der Rechte am geistigen Eigentum und staatlichen Beihilfen bedroht. Der Berichterstatter ist der Auffassung, dass insbesondere die CO<sub>2</sub>-Bilanzen der in die EU eingeführten Kraftfahrzeuge im Rahmen der WTO-Regeln berücksichtigt werden muss.

Ferner macht der Berichterstatter auf den Fall von Südkorea und China aufmerksam. Er fordert die Kommission auf, die Verhandlungen mit Südkorea über ein Freihandelsabkommen auszusetzen, bis die Frage der koreanischen staatlichen Beihilfen für die Automobilindustrie vollständig geklärt ist und Korea alle Regeln des fairen Handels einhält. Kraftfahrzeuge sollten sogar von diesem Freihandelsabkommen ausgeschlossen werden, wenn es keine andere Möglichkeit gibt. Der Berichterstatter betont die Wichtigkeit einer engen Partnerschaft mit China bei der Ausarbeitung eines Regelungssystems zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen. Er ist aber der Auffassung, dass die Anerkennung der Rechte am geistigen Eigentum die Vorbedingung einer solchen Partnerschaft ist.

#### Forschung und Entwicklung im Automobilsektor

Die zukunftsorientierte Mitteilung der Kommission sieht in sauberen erneuerbaren Kraftstoffe sowie intelligenten Fahrzeugen und Straßen Forschungsschwerpunkte. Sie kündigt eine gemeinsame Technologieinitiative für Wasserstoff und Kraftstoffzellen sowie den Vorschlag für eine Verordnung über wasserstoffbetriebene Fahrzeuge an.

Der Berichterstatter begrüßt die europäischen Anstrengungen im Bereich der Finanzierung und Zusammenarbeit in Forschung und Entwicklung im Rahmen des siebten Rahmenprogramms, des Rahmenprogramms für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation, der i2010-Initiative usw. Er fordert die Kommission auf, die Arbeitsprogramme stärker auf die Bedürfnisse des Automobilsektors infolge neuer Rechtsvorschriften bzw. verbindlicher Zielvorgaben ausrichten.

In den kommenden Jahren werden die Zielvorgaben für CO<sub>2</sub>-Emissionen bzw. alternative Motoren rechtsverbindlich. Deshalb fordert der Berichterstatter die Kommission auf, eine Strategie für die Erhöhung der Mittel für Forschung und Entwicklung im Automobilsektor um

mindestens 300 % bis 2012 auszuarbeiten und die Erhöhung der öffentlichen Mittel für Forschung und Entwicklung im Automobilsektor an Auflagen für CO<sub>2</sub>-Emissionen zu knüpfen.

Schließlich schlägt der Berichterstatter vor, dass sich eine der ersten Wissens- und Innovationsgemeinschaften (KIC) des künftigen Europäischen Technologieinstituts mit der Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen beschäftigt.

14.9.2007

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INTERNATIONALEN HANDEL**

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem  
(2007/2120(INI))

Berichterstatterin: Erika Mann

### **VORSCHLÄGE**

Der Ausschuss für internationalen Handel ersucht den federführenden Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

- A. in der Erwägung, dass die europäische Automobilindustrie eine der wettbewerbsfähigsten und innovativsten Industrien in der Welt ist und dass es von entscheidender Bedeutung sein wird, die Auswirkungen, welche die multilateralen und bilateralen Abkommen für diese Industrie insgesamt haben, voll zu ermessen; ferner in der Erwägung, dass es wichtig ist, in Europa und weltweit die richtigen Voraussetzungen zu schaffen, um diese Wettbewerbsfähigkeit in einem zunehmend globalen Umfeld aufrechtzuerhalten,
- B. in der Erwägung, dass die Kommission eine integrierte Strategie fördert, um zu gewährleisten, dass die europäischen Unternehmen in einem zunehmend globalen Umfeld weiterhin wettbewerbsfähig sind, und dass diese Strategie in ihren folgenden Mitteilungen an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen 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),
- C. in der Erwägung, dass die in den genannten Mitteilungen dargelegte Strategie derzeit in Verhandlungen über mehrere bilaterale und regionale Freihandelsabkommen umgesetzt wird,
- D. unter Hinweis darauf, dass sich die Automobilindustrie in Europa von einem Mitgliedstaat

zum anderen im Hinblick auf Strategien, Strukturen und globale Reichweite beträchtlich unterscheidet und dass diese Unterschiede deshalb bei der Entwicklung einer neuen und stärker global orientierten Handelsstrategie uneingeschränkt berücksichtigt werden müssen,

- E. in der Erwägung, dass es von entscheidender Bedeutung sein wird, einen politischen Spielraum in Europa und weltweit zu schaffen und aufrechtzuerhalten, um die Umweltleistung der Automobilindustrie in Europa zu fördern, und dass es daher ganz wichtig ist, dass die internationalen technischen Normen weltweit eingehalten und gewahrt werden,
- F. unter Hinweis darauf, dass die europäische Automobilindustrie im Jahr 2006 etwa 70% der von ihr produzierten Einheiten 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 EU ausmachte und deshalb besonders sensibel für die Ausfuhrbedingungen ist; ferner unter Hinweis darauf, dass der Überschuss im Handel der EU mit Drittländern bei Fahrzeugen im Jahr 2004 auf 60,2 Milliarden EUR veranschlagt wurde,
- G. in der Erwägung, dass ca. 12 Millionen Arbeitsplätze in der EU auf die europäische Automobilindustrie entfallen, dass diese Industrie etwa 4% ihres Umsatzes in die Forschung investiert, dass sie somit der größte industrielle Investor in Forschung und Entwicklung (F&E) in Europa ist und dass sie 2005 einen Beitrag von 360 Mrd. EUR (3,5% des BIP der EU) zum Einkommenssteueraufkommen leistete,
- H. in der Erwägung, dass es wichtig ist, dass der Rat und die Europäische Zentralbank endlich eine Wechselkurspolitik praktizieren, die für die Entwicklung der industriellen Beschäftigung auf dem Gebiet der EU günstig ist, da die Unterbewertung des Dollar und des Yen im Verhältnis zum Euro gegenwärtig zur Vernichtung von zahlreichen Arbeitsplätzen und zu einer erheblichen Verschlechterung des Lohnniveaus und der Arbeitsbedingungen in der europäischen Automobilindustrie führt,
- I. unter Hinweis darauf, dass die internationale Automobilbranche in den letzten Jahren beträchtliche Veränderungen durchlebt hat und mit weiteren Herausforderungen konfrontiert ist, hauptsächlich aufgrund des zunehmenden weltweiten Wettbewerbs, und dass das Risiko der Abwanderung von Produktionsanlagen deshalb bei der Neugestaltung des europäischen Regelungs- und Handelsumfelds ernsthaft in Erwägung gezogen werden muss,
- J. unter Hinweis darauf, dass die Hochrangige Gruppe CARS 21 einen auf zehn Jahre angelegten „Fahrplan“ entwickelt und vereinbart hat, der Empfehlungen enthält, die darauf abzielen, die globale Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie zu fördern und die Beschäftigungssituation zu verbessern; in der Erwägung dass dieser „Fahrplan“ integraler Bestandteil des Schlussberichts von CARS 21 ist und dass das Europäische Parlament deshalb dafür eintritt, dass diese Empfehlungen überdacht werden,

#### *Multilateraler Ansatz*

1. hebt die Bedeutung des WTO-Systems für die Automobilindustrie in einem zunehmend

globalen Handelsumfeld hervor; hält es für äußerst wichtig, dass bei der gegenwärtigen Doha-Entwicklungsrunde ein echter und weit reichender Marktzugang für die Automobilhersteller zu Drittländern, insbesondere zu großen Schwellenländern, in diesem Sektor erreicht wird;

2. sieht die internationale Harmonisierung der Normen als eine absolute Notwendigkeit zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen an; hebt mit Nachdruck hervor, wie wichtig es ist, dass alle Mitglieder des Weltforums für die Harmonisierung der Kraftfahrzeugregelungen (WP.29) der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UN/ECE) möglichst viele Normen der UN/ECE-Übereinkommen von 1958 und 1998 erfüllen;
3. 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 (bestimmte, die Automobilindustrie betreffende Maßnahmen), Indiens (den Automobilsektor betreffende Maßnahmen) und Indonesiens (bestimmte, die Automobilindustrie betreffende Maßnahmen) vor die WTO gebracht wurden;
4. 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;

#### *Bilateraler Ansatz*

5. weist darauf hin, dass der erfolgreiche Abschluss der multilateralen Handelsverhandlungen eine Priorität der EU bleiben sollte; versteht und unterstützt aber dennoch die Absicht der Kommission, neue bilaterale Handelsabkommen auszuhandeln, um die Marktzugangsbedingungen zu verbessern; hebt mit Nachdruck hervor, dass die Politik der EU die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilhersteller in Europa und in Drittländern sichern muss; ist von der Bedeutung überzeugt, die dem Abschluss bilateraler Abkommen zwischen der EU und dem Mercosur, dem ASEAN, Indien und – im Anschluss an ihren Beitritt zur WTO – der Ukraine und Russland für die Automobilindustrie zukommt;
6. fordert, dass in diesen bilateralen Abkommen bestehende nichttarifäre Hemmnisse beseitigt werden; besteht darauf, dass die ordnungsgemäße Umsetzung der Abkommen in den Partnerländern diesbezüglich gewährleistet wird; fordert deshalb, dass in Erwägung gezogen wird, in solche Abkommen Streitbeilegungssysteme aufzunehmen;
7. ist besorgt über die Verzögerung bei der Wiederaufnahme der Gespräche mit dem Mercosur im Rahmen eines Assoziierungsabkommens; kritisiert in diesem Zusammenhang die angekündigte strategische Partnerschaft mit Brasilien; fordert die Kommission auf, dem Parlament über die Auswirkungen zu berichten, die dies für die Automobil- und die Kraftstoffindustrie haben wird;
8. betont, dass das derzeit in Aushandlung befindliche Freihandelsabkommen EU-Korea für den Automobilsektor in Europa von besonderer Bedeutung ist; fordert, dass die Kommission eine Strategie des schrittweisen Abbaus der EU-Einfuhrzölle mit

Schutzmaßnahmen in Erwägung zieht, und empfiehlt daher, dass dieser Abbau an die Aufhebung der nichttarifären Handelsschranken auf koreanischer Seite geknüpft werden soll; betont, dass es wichtig ist, eine Folgenabschätzung vorzunehmen, bevor ein bilaterales Abkommen in Erwägung gezogen wird; bedauert, dass dies im Falle des Freihandelsabkommens EU-Korea nicht geschehen ist; fordert die Kommission auf, ein umfassendes Abkommen auszuhandeln, das stärker auf das Ziel, eine ausgewogene Vereinbarung zu erzielen, als auf die Erfüllung der zeitlichen Vorgaben gerichtet ist;

9. 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 Normenregelungen verpflichtet hat; fordert die Kommission mit Nachdruck auf, dies bei den 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;
10. fordert die Kommission auf, die Möglichkeit eines besonderen Mechanismus der zügigen Streitbeilegung für Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Automobilsektor – wie er im Freihandelsabkommen USA-Korea eingeführt wurde – zu bewerten, wonach die Beschwerde führende Partei ihre Zollzugeständnisse bei Personenkraftwagen aussetzen und Zölle nach dem geltenden Meistbegünstigungssatz berechnen kann, wenn ein Panel zu dem Schluss kommt, dass eine Verletzung einer die Automobilbranche betreffenden Verpflichtung oder die Aufhebung/Beeinträchtigung erwarteter Vorteile vorliegen, wobei die Kommission in Erwägung ziehen könnte, eine solche Option ebenfalls in die Freihandelsabkommen der EU einzubeziehen;
11. fordert die Kommission auf, die Möglichkeit der Einsetzung einer Arbeitsgruppe Automobile, wie sie beim Freihandelsabkommen USA-Korea erfolgt ist, zu bewerten, die ein fachkundiges Frühwarnsystem schaffen wird, um Fragen der Regulierung anzugehen, die in der Zukunft auftreten könnten, und gute Regulierungspraktiken zu fördern; ist davon überzeugt, dass eine solche Gruppe auch beim Freihandelsabkommen EU-Korea eingesetzt werden und möglicherweise für andere Freihandelsabkommen, bei denen die europäische Automobilindustrie spezifische Interessen hat, in Erwägung gezogen werden sollte;
12. fordert die Kommission auf, den Zugang zum chinesischen Markt durch Beseitigung handelsverzerrender nichttarifärer Hemmnisse, von Regelungshemmnissen und Investitionsbeschränkungen beträchtlich zu verbessern; fordert die Kommission ferner auf, diesem Punkt in den künftigen Verhandlungen über das Partnerschafts- und Kooperationsabkommen EU-China besondere Aufmerksamkeit zu widmen;
13. verweist auf die europäische Reifenindustrie als Branche, die einen wichtigen Beitrag zu einer erfolgreichen europäischen Automobilindustrie leistet; fordert deshalb die Kommission auf, sich eingehend mit dem Thema ungerechtfertigter technischer Handelshemmnisse – wie z.B. lokale technische Vorschriften – zu befassen, mit denen die Reifenindustrie auf den Märkten wichtiger asiatischer Schwellenländer konfrontiert ist;
14. stellt fest, dass technische Vorschriften zum Teil für eine stark negative Handelsbilanz im



Reifensektor zwischen der EU und Schlüsselmärkten in Asien verantwortlich sind;

#### *Biokraftstoffe*

15. unterstreicht die Bedeutung von Investitionen in Biokraftstoffe der zweiten Generation; weist darauf hin, dass dies von besonderer Bedeutung im Hinblick auf den bereits bestehenden Wettbewerb zwischen Biokraftstoffen der ersten Generation und einigen Nahrungsmittelpflanzen ist; ist der Auffassung, dass Investitionen in die Forschung und Entwicklung im Bereich der Biokraftstoffe der zweiten Generation innerhalb des 7. Forschungsrahmenprogramms hohe Priorität erhalten müssen;
16. unterstreicht, dass die Weiterentwicklung von Kapazitäten und Innovation im Hinblick auf Biokraftstoffe in Europa durch europäische Politiken sichergestellt und gefördert werden muss; stellt fest, dass eine weltweite Strategie wichtig sein wird, um Normen und Technologien für nachhaltige Biokraftstoffe der zweiten Generation zu entwickeln;

#### *Rohstoffe*

17. betrachtet den Zugang zu Rohstoffen als Schlüsselkomponente für den Automobilsektor; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, den Zugangs- und Einfuhrstrategien für Rohstoffe gegenüber wichtigen Akteuren in Drittländern hohe Priorität einzuräumen;

#### *Ausländische Direktinvestitionen und Niederlassungen*

18. stellt fest, dass ausländische Direktinvestitionen und Niederlassungen wichtige Bestandteile für die heutige globale Automobilindustrie sind; betont nichtsdestoweniger, dass in Europa weiterhin die Voraussetzungen für eine dynamische Automobilbranche gegeben sein müssen;
19. weist darauf hin, dass europäische Unternehmen, die sich in Ländern außerhalb der EU niederlassen, die Grundsätze der sozialen Verantwortung der Unternehmen respektieren sollten sowie internationale Sozialstandards wie die ILO-Normen und die Grundsätze für menschenwürdige Arbeit; empfiehlt eine eingehende Beschäftigung mit der Konzeption des im Freihandelsabkommen USA-Korea vorgesehenen Rates für Arbeitsfragen; unterstreicht, dass der Umsetzung dieser Vorschriften in den so genannten Sonderwirtschaftszonen, wo die Rechte von Arbeitnehmern und Gewerkschaften oftmals missachtet werden, besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte;

#### *Rechte an geistigem Eigentum*

20. stellt fest, dass die europäische Automobilindustrie umfangreiche Mittel für die Forschung und Entwicklung bereitstellt; ist daher zutiefst über die mangelnde Durchsetzung der Rechte an geistigem Eigentum in den großen Schwellenländern besorgt; fordert die chinesische Regierung eindringlich auf, insbesondere für die Durchführung und Durchsetzung des TRIPS-Übereinkommens und der internationalen Bestimmungen über die Rechte an geistigem Eigentum zu sorgen, um Fälschungen und Piraterie wirksam zu bekämpfen; fordert die Kommission mit Nachdruck auf, dem Problem des Schutzes der Rechte an geistigem Eigentum bei den künftigen bilateralen Abkommen besondere Beachtung zu schenken und Bestimmungen über den Schutz der Spitzentechnologie darin

aufzunehmen;

21. missbilligt den Vorschlag der Kommission, die Geschmacksmusterschutzrechte abzuschaffen, da dies eine negative Auswirkung auf die europäische Automobilindustrie haben kann, während gleichzeitig ein Vorteil für die Verbraucher nicht gewährleistet ist; fordert die Kommission auf, die bestehenden gleichen Ausgangsbedingungen im Hinblick auf Japan und bestimmte Bundesstaaten der USA, wo sehr hohe Standards gelten, zu respektieren;
22. missbilligt den gegenwärtigen Vorschlag der Kommission, das bestehende System der Ursprungskennzeichnung in der EU zu ändern, und betont, dass die Automobilindustrie in besonderem Maße von dem Vertrauen der Verbraucher in ihre Marken abhängig ist; weist darauf hin, dass die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen oder Bauteilen, wie sie im Vorschlag der Kommission vorgesehen ist, negative Auswirkungen für den Hersteller haben und ihm zusätzliche nichttarifäre Hemmnisse auferlegen würde;

*Schaffung der richtigen Voraussetzungen für den Handel und Einrichtung der geeigneten Handelsschutzinstrumente*

23. 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 EU vor unfairen Praktiken zu wahren;
24. fordert die Kommission auf, den Kampf gegen die Einfuhr von gefälschten Automobilteilen zu intensivieren;

*Umwelt und Handel*

25. unterstützt das Ziel der EU, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2012 auf 120 g/km zu senken; fordert die Kommission auf, ähnliche Initiativen durch ihre Partnerschafts- und Kooperationsabkommen und bilateralen Freihandelsabkommen zu fördern; hebt hervor, dass die Automobilindustrie bei der Verringerung der Emissionen auf globaler Ebene eine bedeutende Rolle spielt; betont, dass nur ein ganzheitlicher, internationaler Ansatz zu einer bedeutsamen Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen führen wird; ist allerdings der Auffassung, dass der Nutzen der Umweltschutzregelungen der EU im Automobilssektor weit über die Märkte der EU hinausreichen wird; hebt mit Nachdruck hervor, dass die Forschung im Bereich der Biokraftstoffe der zweiten Generation und der alternativen Kraftstoffe, die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, die Festlegung internationaler Normen sowie Anreize dafür, die Fahrzeuge, die die Umwelt am stärksten verschmutzen, aus dem Verkehr zu ziehen, in die Strategie der EU einbezogen werden müssen;
26. unterstreicht, dass eine beträchtliche Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht erreicht werden kann, wenn nicht andere Akteure, – darunter die Autofahrer, Bereitsteller von Infrastrukturen, die Kraftstoffindustrie sowie die Betreiber der City-Management- und Verkehrslenkungssysteme – zusätzliche Anstrengungen unternehmen; empfiehlt, dass mit

den Handelspartnern in Drittländern, beispielsweise Japan, Erfahrungen in diesem Bereich ausgetauscht werden.

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	12.9.2007
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 25 -: 1 0: 4
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Kader Arif, Francisco Assis, Graham Booth, Daniel Caspary, Françoise Castex, Glyn Ford, Eduard Raul Hellvig, Jacky Henin, Syed Kamall, Sajjad Karim, Alain Lipietz, Caroline Lucas, Marusya Ivanova Lyubcheva, Erika Mann, Helmuth Markov, Cristiana Muscardini, Vural Öger, Georgios Papastamkos, Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Tokia Saïfi, Peter Šťastný, Robert Sturdy, Gianluca Susta, Daniel Varela Suanzes-Carpegna, Corien Wortmann-Kool, Zbigniew Zaleski
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Małgorzata Handzlik, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Javier Moreno Sánchez
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	

4.10.2007

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR WIRTSCHAFT UND WÄHRUNG**

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert  
(2007/2120(INI))

Berichtersteller: Antolín Sánchez Presedo

### **VORSCHLÄGE**

Der Ausschuss für Wirtschaft und Währung ersucht den federführenden Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. hebt die makroökonomische Bedeutung der Automobilindustrie hervor, deren Anteil am BIP 3 % und an der Beschäftigung in der europäischen Industrie 7 % beträgt, die einen Anteil von 8 % an den Gesamteinnahmen der Haushalte der Mitgliedstaaten stellt, von der der größte Anteil der vom Industriesektor für FuE bereitgestellten Mittel stammt und an die ein Sechstel der Ausgaben der europäischen Privathaushalte geht; maßgebende Faktoren für die globale Bedeutung der Automobilindustrie sind die Tatsache, dass Europa weltweit der größte Hersteller von Personenkraftwagen und der zweitgrößte Hersteller von Lastkraftwagen ist, 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;
2. begrüßt die Mitteilung der Kommission zu CARS 21, da sie die Umsetzung der Lissabonner Strategie für Wachstum und die Schaffung dauerhafter Arbeitsplätze im Bereich der Automobilindustrie, einem Schlüsselsektor der europäischen Wirtschaft und der Weltwirtschaft, beinhaltet; weist darauf hin, dass die Ausarbeitung von Empfehlungen und die Schaffung eines europäischen Rahmens, der die Erhöhung der Produktivität und der Innovationskapazität des Sektors begünstigt, von entscheidender Bedeutung im Hinblick darauf sind, dass sich dieser in einem Umfeld der Handelsöffnung und des internationalen Wettbewerbs weiterentwickelt und auf nachhaltige Weise den Erfordernissen und der Nachfrage im Bereich der Mobilität und des Verkehrs gerecht wird;

3. bringt die Entschlossenheit des Europäischen Parlaments zum Ausdruck, aktiv an allen Phasen dieser Initiative entsprechend seinen Befugnissen mitzuwirken, um die Legitimität, Mitgestaltung und Effektivität bei der Verwirklichung der angestrebten Ziele zu verstärken; tritt ebenso für eine möglichst enge Beteiligung der verschiedenen in den Mitgliedstaaten bestehenden Institutionen ein, die über einschlägige Kompetenzen verfügen;
4. fordert mit Nachdruck, die Ziele der Lissabon-Strategie für nachhaltiges Wachstum und Beschäftigung tatsächlich zu verfolgen, indem Maßnahmen vermieden werden, die den Druck zum Abbau von Arbeitsplätzen in Europa im Bereich der Automobilindustrie erhöhen sowie deren internationale Wettbewerbsfähigkeit gefährden würden;
5. hebt mit Nachdruck hervor, dass die Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Kraftfahrzeuge während ihres gesamten Lebenszyklus von ganz entscheidender Bedeutung für die künftige Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie ist; vertritt die Auffassung, dass eine ambitionöse Umweltschutzregelung den Prozess der Markteinführung von Innovationen beschleunigen wird;
6. befürwortet eine integrierte Strategie, die die politischen Ziele festlegt und eine flexible Reaktion gemäß den Grundsätzen einer besseren Rechtsetzung und Kostenwirksamkeit ermöglicht; unterstützt die internationale Harmonisierung der Normen im Rahmen der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UN/ECE) im Hinblick auf eine Vereinfachung und Verringerung des Regelungsaufwands in diesem Bereich; weist allerdings darauf hin, dass dieser internationale Harmonisierungsprozess die Europäische Union nicht davon abhalten sollte, unabhängig vom UN-ECE-System Rechtsvorschriften zu erlassen, wenn dies erforderlich ist, um die Ziele der EU in Bezug auf die Gesundheit, die Sicherheit, die Verbraucher und die Umwelt zu verwirklichen;
7. weist darauf hin, dass es von entscheidender Bedeutung ist, die Realisierung und Einführung von Verbesserungen beim europäischen Kraftfahrzeugbestand mit einer Erneuerung der Fahrzeugflotten zu erschwinglichen Preisen voranzutreiben; hebt die besondere Verantwortung des öffentlichen Sektors in diesem Bereich hervor;
8. weist darauf hin, dass es die Automobilindustrie versäumt hat, die Emissionsverringerungen vorzunehmen, die sie auf der Basis der Freiwilligkeit, die bislang praktiziert wurde, zugesagt hat;
9. begrüßt eine Überprüfung der Richtlinie 2000/53/EG vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge<sup>1</sup> und fordert die Kommission auf, neben Verbesserungen bei der Durchführungspraxis der Mitgliedstaaten Anreize zu schaffen für eine Erneuerung der europäischen Kfz-Bestands; ist der Ansicht, dass eine Änderung der Besteuerung zur Förderung der Erneuerung des Kfz-Bestands und der Stilllegung älterer Autos ein geeignetes Instrument zur Erreichung dieses Ziels wäre;
10. weist darauf hin, dass der Verbraucherschutz eine Priorität in der europäischen Politik ist; befürwortet, dass europäische Automobile auch in Zukunft für die breite Masse der Verbraucher in Europa käuflich erschwinglich bleiben sollen, und fordert, Maßnahmen zu vermeiden, die zu einer Verteuerung von Automobilen zu Lasten der Verbraucher führen

---

<sup>1</sup> ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34.

würden;

11. weist darauf hin, dass mögliche Verlagerungen von Produktionsstätten der Automobilindustrie in Nicht-EU-Länder, die zum Ziel haben, einen Teil des entstehenden Kostendrucks zu mildern, im Hinblick auf die Lissabon-Ziele für wirtschaftliches Wachstum und Beschäftigung in der Europäischen Union nicht gewollt sein können, und fordert mit Nachdruck, deshalb Maßnahmen zu vermeiden, die solche Verlagerungen fördern würden;
12. weist mit Nachdruck darauf hin, dass der Wettbewerb unter den europäischen Automobilherstellern nur dann erhalten und gefördert werden kann, wenn ein segmentspezifisches Festsetzen von Ober- und Untergrenzen des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes erfolgt, weil Flottendurchschnittswerte den unterschiedlichen Schwerpunkten der Produktpaletten der Hersteller in Europa nicht gerecht werden und den Wettbewerb unterminieren;
13. tritt für eine einfache und im Einklang mit den Zielen der Europäischen Union stehende Besteuerungspolitik ein; befürwortet die Abschaffung der Zulassungssteuer für Kraftfahrzeuge, die Rückerstattung der doppelt entrichteten Steuern bei grenzüberschreitenden Operationen, die Einführung von unmittelbar an die CO<sub>2</sub>-Emissionen gekoppelten Elementen und die Schaffung eines europäischen Rahmens für steuerliche Anreize zur Verbreitung innovativer Technologien im Bereich der Sicherheit und der Umwelt; bedauert in diesem Zusammenhang, dass der Vorschlag für eine Richtlinie zur Pkw-Besteuerung, dessen Ziel eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist, vom Rat noch immer nicht angenommen wurde; fordert daher die rasche Annahme und Durchführung dieser Richtlinie;
14. weist darauf hin, dass eine angemessene Vergütung der Inhaber von Rechten an geistigem Eigentum mit der Förderung des Wettbewerbs und der Verbesserung des Binnenmarktes vereinbar ist; fordert, dass der internationale Schutz und die internationale Achtung der Rechte an geistigem Eigentum gefördert werden;
15. begrüßt die Absicht der Kommission, Forschung und Entwicklung zu fördern; beabsichtigt, im Rahmen des Gesamthaushaltsplans mehr Mittel für Forschung und Entwicklung im Automobilsektor anzusetzen;
16. fordert mit Nachdruck, den Wettbewerb mit unabhängigen Kundendiensten und den Wettbewerb auf dem Ersatzteilmarkt zu verstärken; hält die Möglichkeit der Wahl zwischen verschiedenen hochwertigen Diensten oder zwischen gleichwertigen Ersatzteilen für unabdingbar, um für die Käufer von Kraftfahrzeugen auch die Möglichkeit einer Wartung zu erschwinglichen Preisen während der gesamten Betriebsdauer der Fahrzeuge zu gewährleisten;
17. plädiert dafür, dass, um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu fördern, die Überprüfung der Freistellung im Automobilsektor mit der Halbzeitüberprüfung von CARS 21 zu verknüpfen, die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten des Sektors zu erleichtern, das Versickern öffentlicher Beihilfen zu verhindern und die Wettbewerbspolitik auf internationaler Ebene zu fördern ist;
18. 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 die Anwendung so genannter Auflösungsklauseln bei der Legislativarbeit zunehmen sollte, um sicherzustellen, dass sie technologische Fortschritte, die die Forschung und Entwicklung und die Marktkräfte laufend herbeiführen, nicht hemmt oder ihnen entgegenwirkt;

19. 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 jedoch 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, ein prioritäres Thema sein muss;
20. begrüßt die Absicht der Kommission, das Regelwerk zu vereinfachen und zu internationalisieren; betont, dass es wichtig ist, dass Regelungen abgeschafft werden, die infolge von Überschneidungen mit internationalen Übereinkommen überflüssig geworden sind.



## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	3.10.2007
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+ : 32 - : 2 0 : 0
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Mariela Velichkova Baeva, Pervenche Berès, Zsolt László Becsey, Sharon Bowles, Udo Bullmann, Ieke van den Burg, David Casa, Jean-Paul Gauzès, Robert Goebbels, Dariusz Maciej Grabowski, Gunnar Hökmark, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Othmar Karas, Piia-Noora Kauppi, Wolf Klinz, Guntars Krasts, Astrid Lulling, Gay Mitchell, Cristobal Montoro Romero, John Purvis, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Heide Rühle, Antolín Sánchez Presedo, Manuel António dos Santos, Olle Schmidt, Cristian Stănescu, Margarita Starkevičiūtė, Sahra Wagenknecht.
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Katerina Batzeli, Harald Ettl, Thomas Mann, Bilyana Ilieva Raeva, Donato Tommaso Veraldi.
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	

28.6.2007

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BESCHÄFTIGUNG UND SOZIALE ANGELEGENHEITEN**

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu CARS 21: Ein wettbewerbskompatibles Kfz-Regelungssystem  
(2007/2120(INI))

Berichterstatlerin: Ona Juknevičienė

### **VORSCHLÄGE**

Der Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten ersucht den federführenden Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. nimmt zur Kenntnis, dass in der EU der 27 trotz der Umstrukturierungen in der Automobilindustrie noch immer 2 Millionen Menschen unmittelbar beschäftigt sind (7 % der in der verarbeitenden Industrie Beschäftigten) und dass von ihr weitere 10 bis 12 Millionen Arbeitsplätze abhängen;
2. stellt fest, dass sowohl die Hersteller als auch die Händler in der Europäischen Automobilindustrie über gut ausgebildete Arbeitnehmer verfügen, die einen erheblichen Anteil an dem hohen Leistungsniveau der europäischen Automobilindustrie haben;
3. stellt fest, dass besser ausgearbeitete Regeln, die transparent sind, den sozialen und 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 fairen Wettbewerbsbedingungen in diesem Industriezweig beitragen können;
4. 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;
5. betont, dass bei künftigen Umstrukturierungsprozessen die EU und die Mitgliedstaaten

auch darauf achten müssen, wie dieser Prozess unterstützt und abgedeckt werden kann und neue Möglichkeiten für die Arbeitnehmer geschaffen werden können;

6. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Modernisierungen fortzuführen, die im Rahmen der Lissabon-Strategie zur Schaffung von mehr und besseren Arbeitsplätzen erforderlich sind, um die Wettbewerbsfähigkeit Europas auf globaler Ebene, was die neuesten wissenschaftlichen Kenntnisse angeht, zu verbessern, und zugleich die europäischen sozioökonomischen Strukturen zu stärken;
7. ist der Auffassung, dass die EU und die Mitgliedstaaten weiter in Forschung, Technologie und allgemeine und berufliche Bildung investieren sollten, um die Beschäftigung zu erhalten und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern;
8. stellt fest, dass die Fonds der EU (d.h. Sozialfonds, Europäischer Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF)<sup>1</sup>) und die Finanzbeiträge der Mitgliedstaaten in vollem Umfang zur Begrenzung der Auswirkungen der laufenden Übergangsprozesse in der Industrie sowie zur weiteren Förderung der technologischen Forschung und der kontinuierlichen allgemeinen und beruflichen Bildung der in diesem Sektor beschäftigten Arbeitnehmer genutzt werden sollten;
9. fordert die Sozialpartner auf, geeignete Maßnahmen zum Nutzen der Menschen durchzuführen, die durch Umstrukturierungen in diesem Industriezweig bedroht sind;
10. betont, dass es angesichts der gegenwärtigen Umstrukturierungen, Verlagerungen und Arbeitsplatzverluste wichtig ist, dass die Beschäftigten angemessen konsultiert und über die von den multinationalen Unternehmen getroffenen Entscheidungen unterrichtet werden, besonders im Fall der Entscheidungsverfahren, die sich auf das Leben der Arbeitnehmer auswirken, damit sich die Veränderung voraussehen und besser bewältigen lässt; ist der Auffassung, dass vor diesem Hintergrund weitere Anstrengungen erforderlich sind, um entweder die Richtlinie über die Einrichtung eines Europäischen Betriebsrats besser durchzuführen oder zu ermitteln, welche Änderungen der Richtlinie geeignet sein könnten, die Durchführung zu verbessern.

---

<sup>1</sup> Der EGF begünstigt keine Unternehmen, sondern steht einzelnen Arbeitnehmern zur Verfügung, die infolge der Globalisierung ihre Arbeitsplätze eingebüßt haben.

## BEGRÜNDUNG

This opinion focuses on the consequences for employment regarding the automotive regulatory framework<sup>1</sup>.

The car manufacturing industry is facing a transition period due to market forces.

Examples of trends in the industry are:

1. Existing overcapacities in certain Member States are pushing manufacturers to close existing plants.
2. Also, aggressive price competition between manufacturers is pushing manufacturers to relocate their plants in countries with cheaper labour force. Within Europe, car manufacturers producing in the EU 15 tend to favour outsourcing to new Member states such as Czech Republic or Slovakia for the supply of the European market. It has led to a shift from the EU15 to the EU10, for instance, between 2000 and 2005, the manufacture of motor vehicles was among the top five employment growth sectors in the Czech Republic.
3. Also globalisation has its effects. When it comes to the production aimed at external market, many car manufacturers now tend to favour building their manufacturing plants in the heart of the big markets they are aiming at (for example China, Brazil). This transition has an impact on the employment in this sector within the world.

Despite the overcapacity problem and the pressures from globalisation, car production within Europe (including EU-15) still has advantages (high-skilled work force, good infrastructures, common market, proximity of a big market, network of suppliers). EU 27 as a whole therefore remains the world's largest vehicle producer and the car industry still holds around 2 million direct jobs in the manufacturing of vehicles and components (7% of all manufacturing employment in the EU). It is also supporting an additional 10 to 12 million jobs in the EU. When it comes to the EU 15, employment in the car sector has declined but car manufacturing remains very important. In 2005, more than 13 million cars were produced in EU 15.

Active policy tools can therefore be relevant and they should be used in order to strengthen European socio-economic structures in a way to reinforce Europe's added value on the world market and maintain employment in the car industry. For example, the EU and the Member States should further invest in education and training (implementation of *Lifelong Learning Program*, positive use of EU funds such as the ESF to promote projects aiming at the improvement of production methods and employment).

At the same time, considering that further restructuring will occur despite efforts in adapting the car manufacturing industry in Europe, the EU and the Member States also need to focus on the smoothening of restructuring and the offering of new possibilities for automobile

---

<sup>1</sup> KOM(2007) 22.

workers. For example, EU funds (Social fund, ERDF) should be used to a full extent for the support of the ongoing car manufacturing transition. The Globalisation Adjustment Fund is a good example of fund helping the workers affected by globalisation-related redundancies in all kinds of industries. Also, directives on information and consultation of workers and other collective redundancies should be fully respected when transitions occur. Therefore efforts are needed either to better implement the Directive on the establishment of a European Works Council or to understand what changes to the Directive might be appropriate to improve its implementation.

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	CARS 21: Ein wettbewerbskompatibles Kfz-Regelungssystem
<b>Verfahrensnummer</b>	2007/2120(INI)
<b>Federführender Ausschuss</b>	ITRE
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	EMPL 6.6.2007
<b>Verfasser(-in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Ona Juknevičienė 28.2.2007
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	7.6.2007      26.6.2007
<b>Datum der Annahme</b>	27.6.2007
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+:    28 -:    1 0:    0
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Jan Andersson, Alexandru Athanasiu, Edit Bauer, Jean-Luc Benaïm, Emine Bozkurt, Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Derek Roland Clark, Luigi Cocilovo, Jean Louis Cottigny, Richard Falbr, Carlo Fatuzzo, Ilda Figueiredo, Roger Helmer, Karin Jöns, Ona Juknevičienė, Raymond Langendries, Elizabeth Lynne, Mary Lou McDonald, Thomas Mann, Jiří Maštálka, Maria Matsouka, Csaba Öry, Elisabeth Schroedter, José Albino Silva Peneda, Gabriele Stauner und Gabriele Zimmer.
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(-in/-innen)</b>	Rumiana Jeleva, Magda Kósáné Kovács, Sepp Kusstatscher, Jamila Madeira und Glenis Willmott.
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	Manolis Mavrommatis

16.10.2007

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, VOLKSGESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT (\*)**

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und zu CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem

(2007/2120(INI))

Berichterstatterin (\*): Rebecca Harms

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

### **VORSCHLÄGE**

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

1. hebt mit Nachdruck hervor, dass eine Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Kraftfahrzeuge im Lebenszyklus von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie ist; fordert daher die Kommission auf, ein Regelungssystem für alle in der EU verkauften Fahrzeuge einzurichten, das der Umweltinnovation und einer führenden Position der umweltfreundlichsten Kraftfahrzeuge auf dem Markt förderlich ist;
2. ist der Auffassung, dass die Kraftfahrzeughersteller ausreichend Zeit hatten, die Umweltverträglichkeit der Kraftfahrzeuge im Lebenszyklus zu verbessern, und dass ihnen ein deutliches Signal gegeben werden muss, die oben genannten Verbesserungen zu beschleunigen;
3. weist auf die Entschließung des Parlaments vom 5. Juli 2005 zur Stimulation von Technologien für nachhaltige Entwicklung: Ein Aktionsplan für Umwelttechnologie in der Europäischen Union<sup>1</sup> hin, in der hervorgehoben wird, dass eine ausreichende Nachfrage im Hinblick auf die Markteinführung von Innovationen nur durch klare und hochgesteckte umweltpolitische Ziele geschaffen werden kann, wie beispielsweise die

---

<sup>1</sup> ABl. C 157 E vom 6.7.2006, S. 77.

Rechtsvorschriften, die darauf abzielen, die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen bis 2012 auf 120g CO<sub>2</sub>/km zu senken;

4. fordert im Bewusstsein des Umfangs der Treibhausgasemissionen, die in Europa und weltweit erforderlich sind, um die gefährlichen Auswirkungen eines Klimawandels zu verhindern, mit Nachdruck, dass dringende Maßnahmen eingeführt werden, um die Kraftstoffeffizienz im Automobilssektor spürbar zu verbessern;
5. fordert die Automobilindustrie im Bewusstsein der großen Anzahl von Toten oder Verletzten, die es bei Unfällen im Straßenverkehr gibt, eindringlich auf, noch größeres Gewicht auf die Entwicklung und Durchführung von innovativeren und wirksameren technologischen Maßnahmen zu legen, um die Sicherheit der Straßenverkehrsteilnehmer in Bezug auf die Kraftfahrzeuge zu verbessern;
6. ist besorgt über die bedeutenden negativen Folgen im ökologischen, sozialen und klimatischen Bereich, die mit der Kraftstoffherzeugung aus Energiepflanzen bei Fehlen eines verlässlichen Regelungssystems für den Umweltschutz verbunden sind; betont die Notwendigkeit, eine nachhaltige Politik bei den Biokraftstoffen in der Europäischen Union und bei der Herstellung von für den EU-Markt bestimmten Biokraftstoffen im Gebiet der Handelspartner der EU zu erreichen; fordert die Entwicklung einer Zertifizierung von nachhaltig produzierten Biokraftstoffen; fordert die Kommission auf, in ihrem Legislativvorschlag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung von Autos nur eine Anrechnung von als nachhaltig zertifizierten Biokraftstoffen zur Erreichung des Wertes von 120g CO<sub>2</sub> /km 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; ist der Auffassung, dass, wenn Biokraftstoffe eine nachhaltige Rolle bei der Verringerung der klimatischen Auswirkungen des Verkehrs oder bei der Verringerung der Abhängigkeit von Erdöl spielen sollen, die Fahrzeugeffizienz erheblich verbessert werden muss;
7. ist ferner besorgt darüber, dass die verstärkte globale Nachfrage nach Kraftstoffen im Verkehrssektor zur Nutzung nichtherkömmlicher Ölquellen wie ölhaltigen Sanden oder CTL (Coal-to-Liquid)-Kraftstoffen mit erheblichen schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt führen könnte; begrüßt in diesem Zusammenhang den Vorschlag für eine Revision der Richtlinie über die Kraftstoffqualität, die den Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen der im Straßenverkehr verwendeten Kraftstoffe Rechnung tragen soll; ist der Auffassung, dass der Nutzen einer strikten Umweltschutzregelung der EU im Automobilssektor weit über den Markt der EU hinausreichen würde;
8. begrüßt die schnelle Einführung der Euro-5 und Euro-6-Normen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen von Pkw; fordert mit Nachdruck, dass die Kommission bald einen ambitionierten Vorschlag für eine EURO-VI-Lkw-Norm verabschiedet;
9. befürwortet die Ersetzung europäischer Richtlinien durch internationale Regelungen und Selbstprüfung, wenn dies keine negativen Auswirkungen auf den Gesundheitsschutz, die Sicherheit oder die Umwelt hat; fordert angemessene Vorschriften, um Transparenz und den Zugang der Öffentlichkeit zu den Prüfdaten zu gewährleisten;



10. fordert die Kommission im Zusammenhang mit den europäischen Rechtsvorschriften auf, unbeschadet der gegenwärtigen Diskussion über die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Kraftfahrzeugen mit der Neubewertung und Überprüfung der Emissionsprüfverfahren zu beginnen, um den realen Betriebsbedingungen besser Rechnung zu tragen;
11. begrüßt einen integrierten Ansatz für die Politikgestaltung, solange er nicht zu Lasten der quellenbezogenen Maßnahmen erfolgt, auf die die Mitgliedstaaten der EU zur Einhaltung ihrer Umweltverpflichtungen angewiesen sind;
12. fordert eine bessere Unterrichtung und Anhörung der Arbeitnehmer im Anpassungsprozess der Industrie an die neuen Herausforderungen der Konzeption und Produktion umweltfreundlicherer Fahrzeuge;
13. fordert eine angemessene Berufsbildung der Arbeitnehmer, um ihnen die Möglichkeit zu geben, sich dem technischen und dem regulatorischen Wandel anzupassen;
14. weist darauf hin, dass das allgemeine Ziel effizienterer Kraftfahrzeuge, d.h. geringerer Verbrauch und bessere Umweltverträglichkeit, eine Änderung des Ansatzes erforderlich macht; außerdem sollte die Einführung von Technologien, die ein umweltfreundlicheres Fahren ermöglichen sollen, zu den Prioritäten zählen;
15. betont, dass Innovation und neue Techniken wichtig sind, und weist gleichzeitig darauf hin, dass auch eine Erneuerung des europäischen Kfz.-Bestands erforderlich ist, damit die technischen Verbesserungen auch zum Einsatz kommen;
16. hebt die Bedeutung hervor, die der Einführung von adäquaten finanziellen Anreizen, wie Steuerermäßigungen für Kraftfahrzeuge, die Umwelt- und Sicherheitszielen gerecht werden, zukommt;
17. 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;
18. weist darauf hin, dass eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen am einfachsten durch eine Umgestaltung der öffentlichen Verkehrssysteme erreicht werden kann;
19. ist sich der Bedeutung der Kraftfahrzeuge für die Mobilität der älteren Menschen, insbesondere auf dem Lande, oder der behinderten Menschen bewusst;
20. fordert alle Mitgliedstaaten und die EU auf, jede erforderliche Unterstützung für die Erforschung und Entwicklung bahnbrechender Technologien, wie Wasserstoffmotoren, Brennstoffzellen oder Hybridmotoren, bereitzustellen;
21. befürwortet nachdrücklich die Fortführung der Erforschung und Entwicklung von Innovationen, die auf den Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) basieren; ist der Auffassung, dass im Rahmen der Initiative „Intelligentes Fahrzeug“ neue technologische Entwicklungen geschaffen werden könnten mit dem Ziel, einen Beitrag

zur Verkehrsrationalisierung 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 energiefreundlicher wird.

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	2.10.2007
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+ : 42 - : 1 0 : 1
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Adamos Adamou, Liam Aylward, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Jill Evans, Anne Ferreira, Matthias Groote, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Guido Sacconi, Amalia Sartori, Karin Scheele, Richard Seeber, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(in/innen)</b>	Iles Braghetto, Rebecca Harms, Karin Jöns, Caroline Lucas, Miroslav Mikolášik, Eluned Morgan, Bart Staes
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	Pier Antonio Panzeri, Willi Piecyk

13.9.2007

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

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu CARS 21: Ein wettbewerbsgerechtes Kfz-Regelungssystem  
(2007/2120(INI))

Berichterstatter: Malcolm Harbour

### **VORSCHLÄGE**

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz ersucht den federführenden Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. begrüßt die Initiative der Kommission zur Einsetzung der Hochrangigen Gruppe CARS 21<sup>1</sup> im Jahre 2005 sowie zur Zusammenführung der interessierten Kreise, damit ein integrierter gesetzgeberischer Ansatz in einem Sektor vereinbart werden kann, der für die technologische und industrielle Basis der EU und für die globale Wettbewerbsfähigkeit ihrer Automobilindustrie von entscheidender Bedeutung ist;
2. begrüßt die Reaktion der Kommission<sup>2</sup> auf die Befunde im Abschlussbericht der Hochrangigen Gruppe CARS 21<sup>3</sup> und fordert sie eindringlich auf, deren Empfehlungen gemäß dem Zehnjahreszeitplan für den ordnungspolitischen Rahmen, der wesentlicher Bestandteil des CARS-21-Abschlussberichts ist, nachzukommen;
3. betont, dass die Mitgliedstaaten eine wichtige Rolle spielen, wenn die politischen Ziele der Union und ihre Ziele im Hinblick auf den Binnenmarkt erreicht werden sollen und sie ihrer Verantwortung für einen integrierten Ansatz bei der Umsetzung der Rechtsvorschriften im Automobilsektor nachkommen wollen, und begrüßt daher, dass die Mitgliedstaaten in der Hochrangigen Gruppe auf Ministeriebene vertreten waren;
4. fordert die Regierungen der Mitgliedstaaten auf, bei der Umsetzung der Empfehlungen

---

<sup>1</sup> Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert.

<sup>2</sup> KOM(2007) 22.

<sup>3</sup> Die Hochrangige Gruppe nahm ihren Abschlussbericht am 12. Dezember 2005 an und legte darin eine Reihe von Empfehlungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Automobilsektors vor.

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;

5. unterstützt die Vorschläge der Kommission zu Verfahren für die Zulassung von Kraftfahrzeugen<sup>1</sup> 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, ihre Vorschriften so bald wie möglich zu ändern;
6. 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;
7. betont, dass bei der Konzipierung eines wettbewerbsgerechten Regelungsrahmens, innerhalb dessen die Industrie wettbewerbsfähig bleibt, wie bisher für Arbeitsplätze sorgt, das Wirtschaftswachstum belebt und gleichzeitig dazu beitragen kann, die Umwelt- und Sicherheitsziele der EU zu verwirklichen, bessere Regelungsgrundsätze entscheidend sind, vor allem Kosteneffizienz, Erschwinglichkeit und gründliche Folgenabschätzungen;
8. unterstützt nachdrücklich die Empfehlung des Berichts, 38 EG-Richtlinien durch entsprechende UN/ECE-Regelungen (UN-Wirtschaftskommission für Europa) ohne Abstriche am Sicherheits- und Umweltschutzniveau zu ersetzen;
9. bekräftigt seine Unterstützung für die intelligente Fahrzeuginitiative, vor allem eCall, indem es alle Beteiligten, insbesondere die Mitgliedstaaten aufruft, die notwendigen Vorkehrungen für deren Umsetzung zu treffen;
10. erinnert die Kommission an ihre förmliche Verpflichtung zur Ausarbeitung eines Jahresberichts für das Europäische Parlament über die im Rahmen des UN/ECE-Prozesses erzielten Fortschritte zur Sicherung von Transparenz und guter Verwaltung bei diesem Prozess der Internationalisierung;
11. bestätigt seine Unterstützung für ein wirksames Typpenehmigungsverfahren, wie es kürzlich in der am 10. Mai 2007 angenommenen Empfehlung für die zweite Lesung zum Ausdruck gebracht wurde<sup>2</sup>;
12. weist vor allem auf die neuen Bestimmungen für nachrüstbares Zubehör hin, das Auswirkungen auf die Sicherheit und die Umweltleistung hat, und stellt fest, dass mit diesen Bestimmungen ein Binnenmarkt für solche Teile geschaffen wird;

---

<sup>1</sup> Erläuternde Mitteilung zu den Zulassungsverfahren für Kraftfahrzeuge, die aus einem Mitgliedstaat in einen anderen verbracht werden (ABl. C 68 vom 24.3.2007).

<sup>2</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2007)0176.

13. misst dem den Regelungszeitrahmen von CARS 21 für die Konzipierung eines planvollen Ansatzes bei der Einführung besserer Umwelt- und Sicherheitsausrüstungen große Bedeutung bei; spricht sich vor allem nachdrücklich dafür aus, dass elektronische Stabilitätsprogramme (ESP) so schnell wie möglich als Standardausstattung eingeführt werden;
14. fordert die Kommission auf, dem Europäischen Parlament über die Durchführung der Typengenehmigungsverfahren und die Überwachung des Ausschussverfahrens im oben genannten Jahresbericht Bericht zu erstatten;
15. bekräftigt seine Unterstützung für einen strategischen Ansatz im Hinblick auf die Planung und Durchführung von Rechtsvorschriften zur Sicherung sozialer und umweltpolitischer Ziele und weist darauf hin, dass der Automobilindustrie hinreichend Zeit zur Planung, Ausrüstung und Herstellung neuer Fahrzeugmodelle gegeben werden muss, um diesen Zielsetzungen zu entsprechen;
16. fordert die Kommission auf, für die ordnungsgemäße Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 über den Vertrieb von Kraftfahrzeugen in der gesamten EU 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;
17. verweist auf Artikel 6 bis 8 der Euro 5 und der Euro 6-Verordnung, wonach alle Kraftfahrzeugreparaturbetriebe in der Gemeinschaft Zugang zu den einschlägigen Informationen für technischen Reparaturen haben sollten;
18. betont das Potenzial von Informations- und Kommunikationstechnologien zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf Umwelt und Volksgesundheit, Unfällen und Energieverschwendung beim flächendeckenden Einsatz in intelligenten Verkehrsleitsystemen, welche einen flüssigen Verkehrsablauf ermöglichen sollen; ist der Auffassung, dass zur Gewährleistung einer reibungslosen Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation in allen Mitgliedstaaten die Kommunikationsgeräte einer einheitlichen europäischen Norm entsprechen sollten;
19. 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 die Arbeit im Vorfeld dieser Umfragen dadurch erleichtern könnten, dass sie den Zulassungsbehörden Informationen über Fahrzeugeigentümer, die sich zur Teilnahme an einer Umfrage bereit erklären, zwecks Kontaktaufnahme bereitzustellen.

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	13.9.2007
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 35 -: 0 0: 0
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Charlotte Cederschiöld, Corina Crețu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Daniel Hannan, Malcolm Harbour, Edit Herczog, Iliana Malinova Iotova, Pierre Jonckheer, Kurt Lechner, Arlene McCarthy, Nickolay Mladenov, Catherine Neris, Bill Newton Dunn, Zita Pleštinská, Guido Podestà, Zuzana Roithová, Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Bernadette Vergnaud.
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	André Brie, Wolfgang Bulfon, Giovanna Corda, Joel Hasse Ferreira, Christopher Heaton-Harris, Othmar Karas, Olle Schmidt, Gary Titley.
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	

11.10.2007

## **STELLUNGNAHME AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR**

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu CARS 21: Ein wettbewerbsgerechtes Kfz-Regelungssystem  
(2007/2120(INI))

Berichtersteller: Luca Romagnoli

### **VORSCHLÄGE**

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. ist der Auffassung, dass die Kommission ihre Mitteilung über „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert“ (KOM(2007)0022) vor allem deshalb vorgelegt hat, weil sie einen Beitrag zur Strategie der EU für Wachstum und Beschäftigung leisten und darüber hinaus die Sicherheit auf den Straßen Europas verbessern will, und zwar durch die Anpassung der Fahrzeuge und der Infrastrukturen und durch technologische Innovationen;
2. fordert die Kommission, den Rat und die Mitgliedstaaten eindringlich auf, den Verpflichtungen der EU zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Kraftfahrzeugen bis 2012 um mindestens 8 % und bis 2020 um mindestens 20 % nachzukommen;
3. ist der Auffassung, dass wichtige Aspekte des Abschlussberichts der Gruppe CARS 21 in der oben genannten Mitteilung nicht gebührend berücksichtigt werden, und bedauert vor allem, dass die Maßnahmen, die notwendig wären, um dem vereinbarten Kosten-Nutzen-Prinzip Genüge zu tun, nicht durchgreifend genug sind;
4. begrüßt den Vorschlag der Kommission, Maßnahmen zur Einsparung von Energie und zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu fördern, beispielsweise den Einbau von Zählern für den Treibstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionsanzeigen in den Autos, damit die Fahrer zu einer nachhaltigeren Fahrweise angehalten werden;
5. begrüßt die Vorschläge, mit denen die Schadstoffemissionen gesenkt werden sollen und die Straßenverkehrssicherheit der Fahrzeuge verbessert werden soll; unterstreicht



indessen, dass der von der Gruppe CARS 21 vorgeschlagene integrierte Ansatz leider nicht ausreichend übernommen wird;

6. weist darauf hin, dass auf lokaler Ebene unbedingt Anreize für ein ausreichendes Tankstellennetz zur Versorgung der Bürger geschaffen werden müssen, wenn wie geplant zur Optimierung der Umweltleistung mehr Biokraftstoffe und Wasserstoff verwendet werden sollen;
7. stellt fest, dass die Autos schwerer werden und ihre Energieeffizienz daher abnimmt, wenn der Schwerpunkt auf die technische Sicherheit gelegt wird; erhofft sich also geeignete Maßnahmen für die Industrie, damit sie die Kosten der technologischen Anpassung für mehr Energieeffizienz und mehr Sicherheit tragen kann, wobei für alle die gleichen Bedingungen gelten sollten, damit innerhalb der EU freier Wettbewerb herrscht und echte Wettbewerbsfähigkeit gewährleistet ist;
8. fordert, dass bei einem integrierten Ansatz stärker berücksichtigt wird, dass die Automobilindustrie bereits in erheblichem Maße emissionsmindernde Konzepte entwickelt und umgesetzt hat; ist der Auffassung, dass bei der weiteren Europäischen Gesetzgebung zur Verminderung der Schadstoffemissionen im Automobilssektor die technischen Möglichkeiten zur weiteren Reduzierung von Schadstoffemissionen in der zeitlichen Perspektive beachtet werden und dem Kosten-Nutzen-Prinzip Genüge getan wird.

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	9.10.2007
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+ : 25 - : 3 0 : 11
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Arūnas Degutis, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Roberts Zile
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(in/innen)</b>	Philip Bradbourn, Joost Lagendijk, Ioan Mircea Pașcu, Leopold Józef Rutowicz
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	Ovidiu Victor Gañț, Bilyana Ilieva Raeva, Olle Schmidt

5.10.2007

## **STELLUNGNAHME DES RECHTSAUSSCHUSSES**

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem  
(2007/2120(INI))

Berichtersteller: Gary Titley

### **VORSCHLÄGE**

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

1. begrüßt die Reaktion der Kommission auf die Feststellungen im Schlussbericht der Hochrangigen Gruppe CARS 21 und befürwortet im Allgemeinen die Empfehlungen der Kommission;
2. begrüßt den Vorschlag zur Vereinfachung und Internationalisierung der Belastung der Wirtschaft durch Regelungen; befürwortet insbesondere den Vorschlag, 38 EG-Richtlinien durch entsprechende UN/ECE-Regelungen zu ersetzen, und legt der Kommission nahe, die notwendigen technischen Bestimmungen über die Heranziehung der Selbstprüfung oder der virtuellen Prüfung in 25 EG-Richtlinien und UN/ECE-Regelungen vorzuschlagen;
3. weist mit Nachdruck darauf hin, dass seine Unterstützung für diese Vorschläge davon abhängt, dass eindeutig feststeht, dass sich das Parlament vorbehält, unabhängig vom UN/ECE-System Rechtsvorschriften zu verlangen, soweit sie nach seiner Auffassung zur Einhaltung der Verpflichtungen der EU notwendig sind;
4. begrüßt das Vorhaben der Kommission, es in einem jährlichen Arbeitspapier über die Fortschritte im UN/ECE-Rahmen und in den Ausschussverfahren zu unterrichten;
5. begrüßt es, dass sich die Kommission für ein integriertes Konzept ausspricht, durch das wesentliche Ziele im Bereich Umweltschutz und Sicherheit erreicht werden sollen, und bekräftigt deshalb die Rolle der Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet;
6. befürwortet das Vorhaben der Kommission, das Problem der uneinheitlichen Anwendung

- der Altfahrzeug-Richtlinie<sup>1</sup> in Angriff zu nehmen;
7. 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;
  8. fordert die Kommission auf, konkretere und wirksamere Maßnahmen einzuleiten, um die Einhaltung und Durchsetzung von Rechten an geistigem Eigentum in allen Teilen der Welt, insbesondere in China, zu garantieren;
  9. unterstützt die Kommission bei Schritten im Zusammenhang mit den rechtlichen Rahmenbedingungen in China, die darauf abzielen, europäischen Unternehmen, die auf diesem Markt tätig sind, faire Bedingungen und Rechtssicherheit zu garantieren;
  10. bekräftigt seine Unterstützung für ein wirkungsvolles Typgenehmigungsverfahren, die in seinem Standpunkt vom 10. Mai 2007<sup>2</sup> zum Ausdruck gebracht worden ist;
  11. fordert die Kommission auf, für die richtige Anwendung der Verordnung über den Vertrieb von Kraftfahrzeugen<sup>3</sup> in der gesamten EU Sorge zu tragen;
  12. begrüßt den Erlass der Verordnung (EG) Nr. 715/2004<sup>4</sup>, die dafür sorgen soll, dass alle Kraftfahrzeugreparaturbetriebe in der Gemeinschaft Zugang zu den geeigneten technischen Informationen über Reparaturen haben;
  13. befürwortet den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat zum möglichst baldigen Erlass der Richtlinie über die Besteuerung von Personenkraftwagen;

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2006/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Emissionen aus Klimaanlageanlagen in Kraftfahrzeugen (ABl. L 161 vom 14.6.2006, S. 12).

<sup>2</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2007)0176.

<sup>3</sup> 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 (ABl. L 203 vom 1.8.2002, S. 30).

<sup>4</sup> 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 Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	4.10.2007
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+ : 25 - : 0 0 : 0
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Carlo Casini, Bert Doorn, Cristian Dumitrescu, Monica Frassoni, Giuseppe Gargani, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Katalin Lévai, Hans-Peter Mayer, Manuel Medina Ortega, Aloyzas Sakalas, Francesco Enrico Speroni, Gary Titley, Diana Wallis, Rainer Wieland, Jaroslav Zvěřina, Tadeusz Zwiefka
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(-in/-innen)</b>	Mogens N.J. Camre, Charlotte Cederschiöld, Kurt Lechner, Eva Lichtenberger, Marie Panayotopoulos-Cassiotou, József Szájer, Jacques Toubon
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	Iles Braghetto, Michael Cashman, Genowefa Grabowska, Lily Jacobs

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	22.11.2007
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 36 -: 3 0: 0
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Jan Březina, Jerzy Buzek, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, David Hammerstein, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(-in/-innen)</b>	Pilar Ayuso, Joan Calabuig Rull, Neena Gill, Lambert van Nistelrooij
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	Holger Krahmer, Umberto Pirilli, Carl Schlyter

## RESULT OF FINAL VOTE IN COMMITTEE

<b>Date adopted</b>	22.11.2007
<b>Result of final vote</b>	+ : 36 - : 3 0 : 0
<b>Members present for the final vote</b>	Jan Březina, Jerzy Buzek, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, David Hammerstein, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras
<b>Substitute(s) present for the final vote</b>	Pilar Ayuso, Joan Calabuig Rull, Neena Gill, Lambert van Nistelrooij
<b>Substitute(s) under Rule 178(2) present for the final vote</b>	Holger Kraemer, Umberto Pirilli, Carl Schlyter