

08.10.08

Unterrichtungdurch
die Europäische Kommission

Stellungnahme der Europäischen Kommission zu dem Beschluss des Bundesrates zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen

KOM(2007) 856 endg.; Ratsdok. 5089/08Europäische Kommission
Vizepräsidentin

Brüssel, den 8. Oktober 2008

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Ole von Beust

Sehr geehrter Herr Präsident,

ich danke Ihnen für die Übermittlung des Beitrags des Bundesrates zur Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen {KOM(2007)856}.

In Einklang mit dem Beschluss der Kommission, die nationalen Parlamente zu ermutigen, auf ihre Vorschläge zu reagieren, um den Politikgestaltungsprozess zu verbessern, möchten wir Ihnen bei dieser Gelegenheit für Ihre Stellungnahme danken. Ich füge die Antwort der Kommission bei. Ich hoffe, dass die beigefügte Antwort der Kommission einen wertvollen Beitrag zu Ihrer eigenen Debatte leisten kann.

Ich freue mich auf die Fortsetzung unseres politischen Dialogs und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Margot Wallström



Brüssel, im Oktober 2008

**BEMERKUNGEN DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION ZU EINER
STELLUNGNAHME DES BUNDESRAATES**

***KOM(2007) 856 ENDG. - VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS
UND DES RATES ZUR FESTSETZUNG VON EMISSIONSNORMEN FÜR NEUE
PERSONENKRAFTWAGEN IM RAHMEN DES GESAMTKONZEPTS DER GEMEINSCHAFT ZUR
VERRINGERUNG DER CO₂-EMISSIONEN VON PERSONENKRAFTWAGEN UND LEICHTEN
NUTZFAHRZEUGEN,***

Die Europäische Kommission dankt dem Bundesrat für die Erörterung des Vorschlags für eine Verordnung zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen sowie für seine Stellungnahme zu diesem Thema. Die Kommission dankt dem Bundesrat ebenfalls für die Unterstützung ihrer Absicht, die CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen als Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels zu senken.

In seinem Beschluss vertritt der Bundesrat die Auffassung, dass der Kommissionsvorschlag den Anforderungen der Wettbewerbsneutralität im Sinne der Mitteilung KOM(2007) 19 nicht gerecht wird. Die Kommission ist jedoch der Ansicht, dass ihr Vorschlag ein ausgewogener Kompromiss zwischen den Interessen aller Beteiligten ist, der auch den Aspekten der Erschwinglichkeit und der Diversität Rechnung trägt. Insbesondere sieht das gewählte Steigungsmaß der Grenzwertkurve vor, dass größere Fahrzeuge größere Emissionssenkungen erreichen müssen. Ferner gewährleistet es Emissionssenkungen für alle Fahrzeuggrößen, auch für kleinere Fahrzeuge.

Der Bundesrat verweist auf die Rolle technologischer Innovationen bei der Senkung der CO₂-Emissionen. Die Kommission weist darauf hin, dass der integrierte Ansatz, der in der überprüften Strategie zu den CO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen¹ verfolgt wird, Maßnahmen abdeckt, die in den vorbereitenden Arbeiten unter anderem der Hochrangigen Arbeitsgruppe CARS-21 benannt wurden, soweit sie kostenwirksam sind und den Kriterien gerecht werden, messbar, kontrollierbar und politisch verantwortlich zu sein. Auf dieser Basis wurden die Ziele von 130 Gramm pro Kilometer für Kraftfahrzeuge und weiteren 10g/km oder eine gleichwertige Menge aus anderen Maßnahmen festgelegt. Die Kommission ist der Ansicht, dass dieser strategische Ansatz beibehalten werden sollte. Weitere technologische

¹ KOM(2007)19.

Entwicklungen können als Teil einer zukünftigen Überprüfung des Bauartgenehmigungsverfahrens berücksichtigt werden.

Eingehend auf die vom Bundesrat kritisierte Höhe der Abgaben wegen Emissionsüberschreitung möchte die Kommission bekräftigen, dass der Grund für diese Wahl der Abgabe die Notwendigkeit ist, eine Situation zu vermeiden, in der es für die Hersteller billiger ist, die Abgabe zu zahlen, als den Rechtsvorschriften nachzukommen. Die Verbraucher und die Gesellschaft werden nur von erheblichen Brennstoffeinsparungen profitieren, wenn die Abgaben hoch genug sind, so dass die Hersteller sich für Investitionen in bessere Technologien entscheiden. Andernfalls würden die Hersteller wahrscheinlich die Abgabe zahlen und die Kosten an die Verbraucher weitergeben, so dass Kraftfahrzeuge teurer würden ohne entsprechende Brennstoffeinsparungen. Die technische Machbarkeit der geplanten Grenzwertkurve wurde in der Folgenabschätzung gezeigt². Die Studie, die der Folgenabschätzung zugrunde liegt und auf einer umfassenden Anhörung interessierter Kreise basierte, deutete nicht darauf hin, dass der Einführungsstermin 2012 technisch unmöglich sei. Die Kommission erwartet daher nicht, dass umfangreiche Zahlungen von Abgaben wegen Emissionsüberschreitung erfolgen werden. Zur Absicherung und um unbillige Härten zu vermeiden, wird die Abgabe schrittweise über einen Zeitraum von vier Jahren eingeführt, bevor sie ihre volle Höhe erreicht.

Was die Frage der Zuständigkeit der EU für die Festlegung von Strafen für die Nichteinhaltung betrifft, hat die Kommission ihren Vorschlag aufgrund einer sorgfältigen Prüfung der Rechtslage unterbreitet und ist überzeugt, dass der Vorschlag völlig im Einklang mit dem EU-Recht steht.

Schließlich nimmt die Kommission von der Anregung des Bundesrats Kenntnis, dass die CO₂-Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen im Rahmen der Richtlinie 1999/94/EG das Format einer grafischen Kennzeichnung annehmen sollte, und weist darauf hin, dass dies der Einbeziehung weiterer Informationen auf der Kennzeichnung nicht entgegensteht. Die Kommission bereitet derzeit eine Änderung der Richtlinie 1999/94/EG vor.

² SEK(2007)1723.