

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom
24. Oktober 2007 zu der Strategie der Gemeinschaft zur
Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und
leichten Nutzfahrzeugen**

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 318647 - vom 30. November 2007. Das Europäische Parlament hat die
Entschließung in der Sitzung am 24. Oktober 2007 angenommen.

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 24. Oktober 2007 zu der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (2007/2119(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament „Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ (KOM(2007)0019),
- in Kenntnis der Folgenabschätzung zu der oben genannten Mitteilung (SEK(2007)0060),
- unter Hinweis auf das Sechste Umweltaktionsprogramm der Gemeinschaft (6. UAP)¹,
- unter Hinweis auf das Sechste² und Siebte³ Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 16. November 2005 zur Strategie für eine erfolgreiche Bekämpfung der globalen Klimaänderung⁴,
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Begrenzung des globalen Klimawandels auf 2 Grad Celsius – Der Weg in die Zukunft bis 2020 und darüber hinaus“ (KOM(2007)0002),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 14. Februar 2007 zum Klimawandel⁵,
- unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rates vom 8. und 9. März 2007 über die erneuerte EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung (Juni 2006) und die Rolle der Umwelttechnologien und Ökoinnovationen für die Erreichung der Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung,
- unter Hinweis auf den Bericht des Europäischen Programms zum Klimawandel vom 31. Oktober 2006 mit dem Titel „Review and analysis of the reduction potential and costs of technological and other measures to reduce CO₂ emissions from passenger cars“⁶,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen

¹ ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1.

² ABl. L 232 vom 29.8.2002, S. 1.

³ ABl. L 412 vom 30.12.2006, S. 1.

⁴ ABl. C 280 vom 18.11.2006, S. 120.

⁵ Angenommene Texte, P6_TA(2007)0038.

⁶ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_co2_reduction.pdf.

über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen⁷,

- unter Hinweis auf die Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen⁸ und den Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG und zur Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen bei der Verwendung von für den Straßenverkehr bestimmten Kraftstoffen (KOM(2007)0018),
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit und der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (A6-0343/2007),
- A. in der Erwägung, dass etwa 19 % der CO₂-Emissionen der Europäischen Union von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen verursacht werden und die absoluten Mengen vor allem wegen der steigenden Zahl der Neuwagen und ihrer wachsenden Motorleistung zunehmen,
- B. in der Erwägung, dass die kostengünstigste und wirksamste politische Maßnahme zur Verringerung der Gesamtmenge der CO₂-Emissionen des Personenverkehrs die Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs ist; in der Erwägung, dass es daher wichtig ist, Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung der Qualität und des Umfangs des öffentlichen Verkehrs zu ergreifen, um den Umstieg vom eigenen Kraftfahrzeug auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiver zu machen und dadurch die CO₂-Emissionen von Berufspendlern zu senken,
- C. in der Erwägung, dass in der gemeinschaftlichen Strategie zur Senkung der CO₂-Emissionen aus Kraftfahrzeugen den Bereichen Fahrverhalten und Infrastrukturmaßnahmen bislang zu wenig Beachtung geschenkt wurde, obwohl sich CO₂-Emissionen dadurch in großem Umfang vermeiden ließen,
- D. in der Erwägung, dass 60 % des in der Europäischen Union verbrauchten Erdöls auf den Straßenverkehr entfallen und die ineffiziente Verwendung des Kraftstoffs eine zunehmende Bedrohung für die Energieversorgungssicherheit darstellt und zu hohen Betriebskosten sowie zum Abbau der Weltölvorräte beiträgt,
- E. in der Erwägung, dass nunmehr legislative Maßnahmen zur Förderung der konstruktiven und technologischen Änderungen getroffen werden müssen, die erforderlich sind, wenn der Sektor einen Beitrag dazu leisten soll, dass die Europäische Union ihr Ziel erreicht, die CO₂-Emissionen bis 2020 gegenüber dem Stand von 1990 um mindestens 20 % zu verringern,

⁷ ABL. L 12 vom 18.1.2000, S.16. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

⁸ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003.

- F. in der Erwägung, dass der auf Freiwilligkeit beruhende Ansatz sich als Fehlschlag erwiesen hat, da die Automobilindustrie ihre freiwillige Verpflichtung, bis 2008 die Fahrzeugemissionen auf 140 g CO₂/km zu begrenzen, offenkundig verfehlen wird, wobei das Ziel von 120 g CO₂/km zum erstem Mal 1995 vorgeschlagen und 1996 vom Rat und vom Europäischen Parlament gebilligt wurde, mit einer Umsetzungsfrist bis 2005 bzw. spätestens 2010,
- G. in der Erwägung, dass die Kommission in ihrer Mitteilung „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert“ (KOM(2007)0022) die Schlüsselemente der künftigen Strategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen aus Kraftfahrzeugen darlegt, die auf einem integrierten Ansatz beruht, mit dem das Ziel der Europäischen Union von 120 g CO₂/km bis 2012 durch eine Kombination von Maßnahmen der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten erreicht werden soll,
- H. in der Erwägung, dass Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen aus Personenkraftwagen im Rahmen eines integrierten Ansatzes erforderlich sind, der Maßnahmen im Bereich der Motorentechnik, ergänzende Maßnahmen und Maßnahmen in den Bereichen Biokraftstoffe, umweltbewusstes Fahrverhalten und Infrastruktur umfasst,
- I. in der Erwägung, dass die Gesamtmenge an CO₂ -Emissionen aus Fahrzeugen abhängig ist von einem komplexen Zusammenspiel der Faktoren Motoreffizienz, Kohlenstoffintensität der Kraftstoffe, Fahrverhalten, gefahrene Kilometer, Qualität der Infrastrukturen/Verkehrsengpässe und CO₂ -Effizienz der Fahrzeugbauteile,
- J. in der Erwägung, dass sich der CO₂-Ausstoß nachweislich deutlich reduzieren ließe, wenn die Tempolimits überall in der Europäischen Union konsequent eingehalten würden,
- K. in der Erwägung, dass erschwingliche Fahrzeuge und die Erneuerung der Fahrzeugflotte absolut entscheidende Faktoren für die Verbesserung der CO₂-Werte und der Verkehrssicherheit von Straßenfahrzeugen sowie ihrer Auswirkungen auf die Luftqualität sind,
- L. in der Erwägung, dass Steuermaßnahmen und Kennzeichnungspflichten nicht zur Umsetzung der auf drei Pfeilern beruhenden EU-Strategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen aus Fahrzeugen beigetragen haben,
- M. in der Erwägung, dass verbindliche und klar definierte CO₂-Emissionsziele für Personenkraftwagen sowohl für ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes im Bereich der Automobilindustrie als auch für eine umfassende Information der Verbraucher, die durch eine bewusste Entscheidung beim Fahrzeugkauf wesentlich zur Reduzierung des CO₂-Ausstosses beitragen können, von außerordentlicher Bedeutung sind,
- N. in der Erwägung, dass die Richtlinie 1999/94/EG nur mangelhaft Wirksamkeit gezeigt hat und von den Mitgliedstaaten uneinheitlich umgesetzt wurde,
- O. in der Erwägung, dass die Einführung von Energie-Effizienzklassen für eine Reihe von

Produkten (z. B. Elektro- und Haushaltsgeräte), die durch leicht verständliche Buchstaben- bzw. Farbcodes dem europäischen Verbraucher beim Kauf eine praktische Entscheidungshilfe für die Einsparung von Energie und die Verringerung der CO₂-Emissionen bieten, sich als sehr erfolgreich erwiesen hat,

- P. in der Erwägung, dass von allen Fahrzeugklassen ein Beitrag zur CO₂-Minderung geleistet werden muss, da für die CO₂-Minderung vor allem auch die Stückzahlen am Markt von Bedeutung sind,
- Q. in der Erwägung, dass die Ziele der Lissabon-Strategie für nachhaltiges Wachstum und Beschäftigung nachdrücklich verfolgt werden sollen, indem Maßnahmen vermieden werden, die den Druck zum Abbau von Arbeitsplätzen in Europa im Bereich der Automobilindustrie erhöhen sowie deren internationale Wettbewerbsfähigkeit gefährden würden,

Zeitplan und Ziele

1. erkennt an, dass die Hersteller zwischen fünf und sieben Jahren benötigen, um die Fahrzeugkonstruktion zu wirtschaftlichen Bedingungen zu ändern, und erkennt ferner an, dass die durchschnittlichen Emissionen der Wagen, die 2008 auf den EU-Markt kommen, wahrscheinlich höher sein werden als 150 g CO₂/km, begrüßt deshalb den Plan der Kommission, einen EU-Rechtsrahmen zur Minderung der CO₂-Emissionen vorzulegen, der auch bindende Maßnahmen für einen sparsameren Kraftstoffverbrauch leichter Fahrzeuge durch Verbesserungen der Motortechnologie, andere technologische Maßnahmen und die Verwendung von Biokraftstoffen umfasst; erinnert daran, dass sich der Rat 1996 und das Parlament 1997 für die durchschnittliche Flottenzielvorgabe der Europäischen Union von 120 g CO₂/km für Pkw ausgesprochen haben, wobei als Zieldatum zunächst das Jahr 2005 ins Auge gefasst wurde, dann aber 2010 als endgültige Frist festgelegt wurde;
2. fordert nachdrücklich, dass die vorgeschlagene Anwendung „komplementärer Maßnahmen“ zum Erreichen des früher vereinbarten Emissionsziels von 120 g CO₂/km durch quantifizierbare Normen ermöglicht wird, und ist der Auffassung, dass die Rechtsetzung für die Emissionsminderung durch technische Verbesserungen klare, messbare Ziele vorgeben sollte;
3. schlägt die Festlegung von mit Wirkung ab 2011 verbindlichen Jahresemissionszielen vor, mit dem Ziel, technische Verbesserungen an den Fahrzeugen zu fördern, um sicherzustellen, dass allein durch diese Maßnahmen die durchschnittlichen Emissionen aller Personenkraftwagen, die ab 2015 auf den Markt kommen, den Wert von 125 g CO₂/km nicht übersteigen;
4. fordert die Kommission auf, konkrete Gesetzesvorschläge und Maßnahmen zu präsentieren, die gewährleisten, dass auf dem Weg der komplementären Maßnahmen im Rahmen des Integrated Approach Emissionsminderungen in Höhe von mindestens 10 g CO₂/km erzielt werden können, um den Gesamtzielwert von 120 g CO₂/km zu erreichen;
5. verweist nachdrücklich darauf, dass die Emissionen ab dem 1. Januar 2020 im

Durchschnitt nicht mehr als 95 g CO₂/km betragen dürfen, und ist der Auffassung, dass die Europäische Union über das Siebte Forschungsrahmenprogramm Unterstützung für die notwendige Innovationsförderung bereitstellen sollte; betont, dass die Forschung und Entwicklung im Bereich emissionsfreier Fahrzeuge, wie etwa elektrisch angetriebener Fahrzeuge, stark gefördert werden muss;

6. weist auf seine oben erwähnte EntschlieÙung vom 16. November 2005 zur Strategie für eine erfolgreiche Bekämpfung der globalen Klimaänderung hin, in der mittelfristig „eine Verringerung der Emissionen im Verkehrssektor einschließlich verbindlicher Obergrenzen für CO₂-Emissionen aus Neufahrzeugen in der Größenordnung von 80-100 g/km“ gefordert wird; unterstützt die Kommission in ihrer Absicht, die Forschung, Entwicklung und Demonstration fortgeschrittener Technologien zu fördern, vor allem um im Jahr 2020 ehrgeizigere Ziele zu erreichen; fordert die Kommission auf, die Möglichkeit einer weiteren schrittweisen Verringerung über das Jahr 2012 hinaus in Erwägung zu ziehen, und zwar durch die Verwendung leichterer Materialien zur Fahrzeugherstellung, wobei aber die geltenden Vorschriften selbstredend einzuhalten sind und die Sicherheit der Insassen und der am meisten schutzbedürftigen Nutzer im Straßenverkehr nicht aufs Spiel gesetzt werden dürfen;
7. verweist darauf, dass bereits heute emissions- und flächensparende Nahverkehrsautos („Gentlecars“) mit Werten unter 90 g CO₂/km in Großserie produziert werden, und fordert die Kommission deshalb auf, parallel zu allen anderen Maßnahmen die möglichst häufige Nutzung von „Gentlecars“ anstelle von Fahrzeugen mit hohen CO₂-Emissionen zu unterstützen;
8. ist der Auffassung, dass die längerfristigen Ziele bis spätestens 2016 nach einer eingehenden Folgeabschätzung hinsichtlich Kosten und Nutzen und infolge der Post-Kyoto-Vereinbarung von der Kommission bestätigt oder geändert werden sollten, und erwartet, dass diese Ziele möglicherweise weitere Senkungen der Emissionen auf 70 g CO₂/km oder darunter bis 2025 erforderlich machen;
9. fordert die Kommission auf, die technische Machbarkeit, Kostenwirksamkeit, Umweltauswirkungen und Erschwinglichkeit über den gesamten Lebenszyklus von Neuwagen zu berücksichtigen, wenn sie bindende gesetzliche Maßnahmen verabschiedet, die das Tempo der Erneuerung der Fahrzeugflotte beeinflussen könnten;
10. stellt fest, dass die Gemeinschaftsvorschriften einen Markt regeln, der sich in einer Größenordnung von 17 bis 18 Millionen Fahrzeugen jährlich bewegt, was dem Markt für Pkws in den Vereinigten Staaten entspricht; geht davon aus, dass eine ehrgeizige Politik der Europäischen Union zur Verringerung der Treibhausgasemissionen Anreize für ein wissensbasiertes Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Zulieferindustrie für die Automobilhersteller bieten und weltweit einen positiven Einfluss auf die Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen haben wird;
11. empfiehlt mit Blick darauf, dass es einigen spezialisierten Herstellern schwer fallen dürfte, die durchschnittlichen Emissionen bei der begrenzten Palette der von ihnen hergestellten Fahrzeuge innerhalb der vorgesehenen Fristen zu reduzieren, dass jeder Hersteller und jeder Importeur berechtigt sein sollte, jährlich 500 bestimmte Fahrzeuge von den zur Feststellung der durchschnittlichen Emissionen herangezogenen Daten

auszunehmen, sofern die Emissionen und der Kraftstoffverbrauch dieser Fahrzeuge gemäß den üblichen Vorschriften angegeben und dem Verbraucher zur Kenntnis gebracht werden;

12. empfiehlt ferner mit Blick darauf, dass es einigen Kleinherstellern (höchstens 300 000 Produktionseinheiten) oder neuen Marktteilnehmern mit einem Marktanteil von weniger als 1 % schwer fallen dürfte, aufgrund der begrenzten Palette der von ihnen hergestellten Fahrzeuge die durchschnittlichen Emissionen innerhalb der vorgesehenen Fristen zu reduzieren, dass die Kommission in Erwägung ziehen sollte, bei der Festlegung der Vorschriften Vorschläge einzubeziehen, mit denen diesen spezialisierten Herstellern ehrgeizige Reduktionsziele gesetzt werden;
13. stellt fest, dass Hersteller, die sich auf den Bau von Hochleistungsfahrzeugen spezialisiert haben, als Vorreiter für Zukunftstechnologien sowie im Hinblick auf die Sicherung von hochwertigen Arbeitsplätzen und weltweiten Umsätzen zum Nutzen der europäischen Wirtschaft eine wichtige Rolle spielen, und stellt fest, dass das Know-how dieser Hersteller wesentlich zur Verringerung der CO₂-Emissionen aus Kraftfahrzeugen beitragen dürfte;
14. fordert nachdrücklich, dass bei allen etwaigen Regelungen der Binnenmarkt reibungslos funktionieren muss und dass die Mitgliedstaaten die EU-Vorschriften am selben Tag und mit einheitlichen Methoden umsetzen sollten, um Marktstörungen und -zersplitterungen zu vermeiden.

Aufgabenteilung zwischen den Herstellern

15. erkennt die sehr unterschiedlichen Verbrauchervorlieben bei Pkw und die unterschiedliche Zusammensetzung der Flotten der Hersteller an; betont, dass der CO₂-Ausstoß aller Fahrzeuge, die auf den Markt gebracht werden, gesenkt werden muss und deshalb Differenzierungen auf der Grundlage eines Nutzwertparameters zulässig sein sollten, wobei jedoch dadurch nicht der Anreiz genommen werden sollte, zur Herstellung von Fahrzeugen mit niedrigeren Emissionswerten überzugehen, und Unternehmen, die diese Ziele früher erreichen, nicht benachteiligt werden dürfen;
16. betont, dass es wichtig ist, dass bestimmte Fahrzeuge die Emissionsgrenzwerte überschreiten dürfen, damit übermäßige Störungen des Fahrzeugmarktes vermieden werden, ist jedoch bestrebt, starke Anreize zu bieten, die Emissionen zu verringern, und schlägt deshalb vor, dass die Festlegung der Ziele für die Senkung der durchschnittlichen Emissionen für 2012 und 2020 und der jährlichen Zwischenziele auf der Grundlage einer Grenzwertkurve für alle von den Herstellern und Importeuren verkauften Fahrzeuge erfolgen sollte, deren Ausgangspunkt das Profil der Neuwagenflotte am 1. Januar 2009 sein sollte;
17. empfiehlt für die Definition der Grenzwertkurve eine mathematische Formel in Form einer Funktion, die den CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs mit dessen „Fußabdruck“ (Spurbreite mal Radstand) in Beziehung setzt;
18. fordert die Kommission auf, im Hinblick auf alle Hersteller für adäquate Anstrengungen zu sorgen und Anreize zur Verringerung der Treibhausgasemissionen

quer durch alle Fahrzeugkategorien zu bieten; ist jedoch der Ansicht, dass ein künftiges System die Hersteller von Fahrzeugen mit einem bisher höheren Schadstoffausstoß – weder direkt noch indirekt – belohnen darf, dass Fahrzeuge mit einem höheren CO₂-Ausstoß auch in der Pflicht sind, einen höheren Beitrag zur CO₂-Reduzierung zu leisten und dass das System die fortschrittlichsten Technologien und alternative Treibstoffe nach ihren Leistungen im Hinblick auf Treibhausgasemissionen (Hybridmotoren, Motoren, die mit Wasserstoff, Strom oder sonstigen alternativen Treibstoffen betrieben werden) belohnen sollte;

19. ruft die Kommission auf, nach Berücksichtigung der Standpunkte der Interessengruppen dem Parlament und dem Rat Vorschläge zur Prüfung vorzulegen, um sicherzustellen, dass der Verlauf der Grenzwertkurve den unterschiedlichen Fahrzeuggrößen und den technologischen Kosten der Emissionsminderungen sowie der Erschwinglichkeit von Neufahrzeugen für verschiedene Kategorien von Verbrauchern Rechnung trägt, und dabei sowohl für Vielfalt als auch für soziale Gerechtigkeit sorgt;
20. nimmt zur Kenntnis, dass zur Erreichung dieses Ziels unterschiedliche gesetzliche Möglichkeiten offen stehen; hält es für wesentlich, dass – wie die Kommission in ihrer Mitteilung betont – „Verminderungsziele sichergestellt werden, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden“, dass Bestleistungen hinsichtlich der Effizienz der Fahrzeuge aber auch wirklich belohnt werden;
21. schlägt vor, am 1. Januar 2011 einen neuen „geschlossenen Marktmechanismus“ in Form eines CO₂-Emissionslizenzsystems (Carbon Allowance Reduction System, CARS) einzuführen, in dessen Rahmen Hersteller und Importeure bei Überschreitungen der Emissionsobergrenzen bei den verkauften Wagen proportionale Strafen bezahlen müssen, wobei diese Geldstrafen mit einlösbaren Gutschriften für die neu zugelassenen Personenkraftwagen desselben Herstellers, deren Ausstoß unterhalb der Grenzwertkurve liegt, verrechnet werden können; ist der Ansicht, dass die Bußgelder im Fall der Überschreitung der Grenzwerte (pro g CO₂/Km) höher ausfallen sollten als die Gutschriften;
22. fordert mit Nachdruck, dass das System für den Handel mit Quoten zwischen Automobilherstellern getrennt von dem EU-System für den Handel mit Emissionszertifikaten und sonstigen externen Systemen mit Kohlenstoffgutschriften und -ausgleichszahlungen verwaltet wird;
23. fordert die Kommission auf, spezielle Mittel für frühzeitige Maßnahmen zur Einführung von Technologien mit äußerst geringem CO₂-Ausstoß wie Wasserstoff, Brennstoffzellen und aufladbare Fahrzeuge vorzusehen, wobei jedes zwischen dem gegenwärtigen Zeitpunkt und dem ersten Jahr der Programmdurchführung zugelassene Fahrzeug im Verfahren zur Überwachung der CO₂-Emissionen soviel wie zum Beispiel vierzig konventionelle Fahrzeugen gezählt und die Höhe der Finanzhilfe in den darauf folgenden Jahren gesenkt werden sollte;
24. ist der Auffassung, dass die Geldstrafen so festgelegt werden sollten, dass sie für die Industrie vorhersehbar und streng sind, und empfiehlt, dass die Kommission geeignete Vorschläge im Hinblick auf die Höhe der in Euro/g CO₂ ausgewiesenen Geldstrafen/Gutschriften unterbreitet;

25. ist damit einverstanden, dass die Grenzwertkurve und die Höhe der Geldstrafen gegebenenfalls in regelmäßigen Zeitabständen angepasst werden müssen, damit den technologischen Entwicklungen im Fahrzeugbereich Rechnung getragen und jeder Verlangsamung bei der Umsetzung der Emissionsreduktionsziele Einhalt geboten wird;
26. empfiehlt, dass die Einnahmen aus den Geldstrafen sowohl für die Forschung und Entwicklung zur Verringerung von CO₂-Emissionen als auch für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs eingesetzt werden sollen;
27. ist der Auffassung, dass die Höhe der Gutschriften nach der ersten Festlegung durch die Kommission vom Markt bestimmt werden sollte und die Möglichkeit bestehen sollte, die Gutschriften auf das jeweils folgende Jahr zu übertragen oder an andere Unternehmen oder Betriebe, die sich an diesem System beteiligen, zu verkaufen oder abzutreten, damit den Herstellern und Importeuren mehr Spielraum und eine größere Bandbreite an Optionen geboten werden;
28. fordert, dass der Öffentlichkeit die Angaben über die Emissionsbilanz aller Fahrzeuge und aller Hersteller in einem leicht zugänglichen Format zur Verfügung gestellt werden, damit Transparenz sichergestellt und der Vergleich zwischen Fahrzeugen und Herstellern erleichtert wird;
29. empfiehlt, dass die Hersteller und Importeure flexible Möglichkeiten, wie z. B. "Group Averaging", Gutschriften für mit erneuerbaren Energieträgern betriebene Fahrzeuge und Übertragung dieser Gutschriften, haben sollten und bestimmen können, ob das anerkannte Handelsunternehmen die Körperschaft sein soll oder die verschiedenen Tochtergesellschaften oder Geschäftseinheiten, die direkt für die Produktion der betreffenden Fahrzeuge verantwortlich sind;

Tests, Datenüberwachung und Fahrzeugspezifikationen

30. fordert eindringlich, dass die gesamten Treibhausgasemissionen pro Fahrzeug in Angriff genommen werden, einschließlich der durch Klimaanlage bedingten Emissionen; fordert die Kommission zudem auf, Vorschläge für die Aktualisierung von Testzyklen vorzulegen, um die realen Fahrbedingungen besser widerzuspiegeln;
31. plädiert für eine Revision der Testverfahren, um die tatsächlichen Fahrbedingungen besser zu simulieren, und fordert Änderungen am Europäischen Fahrzyklus, damit dieser technologischen Entwicklungen wie der Einführung eines sechsten Ganges Rechnung trägt;
32. hält die die Kommission dazu an, neue Messungen und Normen einzuführen, durch die es möglich wird, der Kombination von geringeren CO₂ -Emissionen und nützlichen Verbesserungen – wie z. B. Gangwechsellanzeigen, Verwendung von Econometern, hocheffiziente Klimaanlage, verbesserte Schmierstoffe, Motoren mit Abschaltautomatik bei Stand des Fahrzeugs, Reifen mit geringem Rollwiderstand und Systeme zur Überwachung des Reifendrucks, deren Gebrauch vom Verhalten der jeweiligen Fahrer abhängig sein kann – einen festen Wert zuzuordnen; empfiehlt ferner die Einführung von technischer Ausrüstung zur Unterstützung eines umweltbewussten Fahrverhaltens in den Fahrzeugen, wie z. B. Anzeige des Treibstoffverbrauchs und der

damit verbundenen Kosten, sowohl für die aktuelle Fahrtstrecke als auch für häufig gefahrene Strecken, aktive Tempolimitwarngeräte und Hilfsmittel für den Fahrer zur Geschwindigkeitskontrolle einschließlich Tempomat;

33. fordert den Rat auf, die Testverfahren zu überprüfen, um festzustellen, ob Übereinstimmung mit den Herstellungsvorschriften herrscht, und um sicherzustellen, dass es keine unterschiedliche Herangehensweise der zertifizierten Stellen in verschiedenen Mitgliedstaaten geben kann;
34. betont, dass die dringlichen Fragen der Energiesicherheit und der Notwendigkeit, die Abhängigkeit Europas von importiertem Kraftstoff zu verringern, die CO₂-Emissionen durch eine größere Effizienz der Fahrzeuge zu senken und die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, vorrangig angegangen werden müssen;
35. ist der Auffassung, dass alle Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz, die einen geringeren Treibstoffverbrauch bewirken, auch von Vorteil für die Energieversorgungssicherheit sind, da dadurch nicht nur die Abhängigkeit der Gemeinschaft von Primärenergieträgern verringert wird, sondern auch die internationalen Preise für Mineralöle gesenkt werden;

Werbung und Kennzeichnung

36. vertraut nicht auf die Wirksamkeit des vorgeschlagenen freiwilligen Übereinkommens über die Werbung für Neufahrzeuge und fordert die Kommission daher auf, einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/94/EG und zur Einführung von Vorschriften über die Kennzeichnung, Bewerbung und Vermarktung von Neufahrzeugen auf dem Binnenmarkt der Europäischen Union vorzulegen, insbesondere in Hinblick auf eine konsequente Umsetzung, damit die Verbraucher umfassend und verständlich informiert werden;
37. empfiehlt obligatorische und einheitliche Mindestanforderungen für die Angabe des Kraftstoffverbrauchs (l/100 km) und der CO₂-Emissionen (g/km) von Neufahrzeugen in den Fahrzeugen und in der Werbung für Vergleichszwecke in allen Marketing- und Verkaufsförderungsbroschüren und in Ausstellungsräumen in einem für den Verbraucher gut sichtbaren, leicht verständlichen und möglichst durch unterschiedliche Farbgebung unterstützten Format; betrachtet die Kennzeichnung mit den Buchstaben A bis G, durch die die Energieeffizienz bestimmter elektrischer Geräte verglichen werden kann, als Muster für diese Angaben;
38. fordert die Kommission auf, Vorschriften mit ähnlichen Zielsetzungen vorzuschlagen, damit die von den geltenden Vorschriften nicht erfassten Bereiche abdeckt werden, wie Fernsehen, Radio, Informationen im Internet und Werbung für fast neuwertige Gebrauchtfahrzeuge;
39. hält die Vorschriften über die Gesundheitswarnungen auf Zigarettenschachteln für ein nützliches Beispiel und schlägt vor, dass mindestens 20 % der Werbeflächen für Neufahrzeuge in der Werbung, in Marketingbroschüren oder in Ausstellungsräumen in einem genehmigten Format für Informationen über den Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Ausstoß genutzt werden sollte;

40. empfiehlt, dass die im Rahmen von Vermarktungsmaßnahmen, in Werbebroschüren und in Ausstellungsräumen bereitgestellten Informationen über den Kraftstoffverbrauch die Ergebnisse von Klimaanlagentests umfassen sollten;
41. schlägt vor, dass ein verbindlicher Werbekodex eingeführt werden sollte, mit dem irreführende umweltschutzbezogene Werbeaussagen verboten werden, und empfiehlt zur Förderung einer starken Verbrauchernachfrage nach Fahrzeugen mit niedrigen CO₂-Emissionen die Einführung eines Klassifizierungssystems für Umweltleistungen „Grüner Stern“, bei dem alle Aspekte der Umweltleistung berücksichtigt werden, u. a. CO₂-Emissionen (g/km) und andere Schadstoffemissionen, Kraftstoffverbrauch (l/100 km), Gewicht, Aerodynamik, Raumausnutzung, Geräuschpegel und umweltorientierte Fahrhilfen;

Förderung der Verbrauchernachfrage

42. erkennt die bedeutende Rolle an, die die Mitgliedstaaten bei der Förderung der Verbrauchernachfrage nach emissionsreduzierten Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr und den privaten Gebrauch spielen können, und fordert die Erarbeitung nationaler Aktionspläne, in denen die diesbezüglich zu ergreifenden Maßnahmen angegeben sind;
43. unterstützt insbesondere steuerliche Maßnahmen und ermutigt die Mitgliedstaaten, für Fahrzeuge mit überdurchschnittlichen Emissionen sowohl Steuern auf den Erwerb als auch Straßenverkehrssteuern einzuführen;
44. räumt ein, dass sich das Alter der Fahrzeugflotte und das Fahren mit hoher Geschwindigkeit auf die Emissionen auswirken; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, wirtschaftliche Anreize für die Abmeldung von Altfahrzeugen zu bieten und einen Teil der Kraftfahrzeugsteuern im Verhältnis zu den CO₂-Emissionen und anderen Schadstoffen festzusetzen; betont, dass mit der schrittweisen Einführung von Technologien ohne CO₂-Emissionen der CO₂-bezogene Steueranteil langfristig wieder abgeschafft werden muss;
45. fordert EU-weit einheitliche Definitionen der CO₂-Emissionswerte, die von den Mitgliedstaaten zur Festlegung von emissionsbezogenen steuerlichen Anreizen herangezogen werden, um eine Fragmentierung des Binnenmarktes zu verhindern;
46. unterstützt die auf dem Ausstoß fußende CO₂-Besteuerung von Kraftfahrzeugen und alternativen Kraftstoffen, um so für Verbraucher und Industrie echte Anreize zu schaffen;

Leichte Nutzfahrzeuge (der Klasse N1) und andere Kategorien

47. unterstützt die Kommission in ihrer Absicht, die CO₂-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge zu regeln, und fordert die Kommission nachdrücklich auf, gleichzeitig mit den geplanten Vorschlägen zu den Personenkraftwagen diesbezügliche Vorschläge vorzulegen;
48. weist darauf hin, dass leichte Nutzfahrzeuge andere Eigenschaften und einen anderen Markt haben als Personenkraftwagen; stellt zwar fest, dass keine Daten über die

durchschnittlichen Emissionen aus diesen Kraftfahrzeugen und die Kosten für eine Verringerung dieser Emissionen vorliegen, ist aber dennoch der Ansicht, dass die Normen und Anforderungen möglichst denen für Personenkraftwagen entsprechen sollten;

49. erinnert daran, dass das Europäische Parlament die Kommission wiederholt darum ersucht hat, Maßnahmen zur Begrenzung des CO₂-Ausstoßes für alle Kategorien von Straßenfahrzeugen in Erwägung zu ziehen, und fordert daher die Kommission auf, spätestens bis zum 1. Januar 2009 geeignete Legislativvorschläge für schwere Nutzfahrzeuge und Krafträder vorzulegen;

Komplementäre Maßnahmen

50. ist der Auffassung, dass Maßnahmen, die einen Beitrag zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes von Kraftfahrzeugen leisten könnten, ohne dass dafür ein absoluter Wert angegeben werden kann, als rein komplementäre Maßnahmen betrachtet werden sollten und nicht in die derzeit vorgeschlagenen Rechtsvorschriften aufgenommen werden sollten;
51. ist der Auffassung, dass die Förderung eines sparsameren Fahrverhaltens, Biokraftstoffe und insbesondere die Verbesserung von Verkehrsleitsystemen als flankierende Maßnahmen einen Beitrag zur Minimierung von CO₂-Emissionen leisten können;
52. fordert die Mitgliedstaaten auf, den Gütertransport auf der Straße zu reduzieren und stattdessen verstärkt auf Schiene und Wasserstraßen zu setzen, wodurch der Schadstoffausstoß und die Nachfrage nach Öl gesenkt würden;
53. befürchtet, dass die Preise für Nahrungs- und Futtermittel infolge des zunehmenden Einsatzes von Biokraftstoffen steigen werden, was Einkommensschwache hart treffen und die Zerstörung der tropischen Regenwälder beschleunigen wird, und fordert die Kommission auf, strenge Vorschriften für die Zertifizierung eingeführter Biokraftstoffe vorzuschlagen, damit sämtliche negativen sozialen und umweltbezogenen Auswirkungen vermieden werden;
54. ist in jedem Fall davon überzeugt, dass den Vorteilen von Biokraftstoffen bei der Verringerung der CO₂-Emissionen im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 98/70/EG Rechnung zu tragen ist;
55. fordert die Entwicklung einer Zertifizierung von nachhaltig produzierten Biokraftstoffen; fordert die Kommission auf, in Legislativvorschlägen nur eine Anrechnung von nachhaltig zertifizierten Biokraftstoffen zur Erreichung der Emissionsgrenzwerte zu ermöglichen; hebt hervor, dass Biokraftstoffe der zweiten Generation, die aus Pflanzen oder Pflanzenbestandteilen gewonnen werden, die in keiner direkten Konkurrenz zu den Lebensmittelnutzungen stehen und eine höhere Effizienz bieten, ausgebaut und noch mehr gefördert werden müssen;
56. empfiehlt, auch für die Zeit nach 2012 Kraftstoffeffizienzziele zu setzen, um die Emissionen aus Kraftfahrzeugen weiter zu senken und zugleich für alle Beteiligten

größere Sicherheit zu schaffen;

57. fordert die Kommission auf, der Rolle und dem Potenzial alternativer gasförmiger Brennstoffe, wie Flüssiggas oder Erdgas, Rechnung zu tragen, da diese zu einer sofortigen Verringerung der CO₂-Emissionen und zur Diversifizierung der Energieversorgung beitragen können;
58. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, sich vor Augen zu halten, dass besonders für bestimmte Berufsgruppen (z. B. Automechaniker und Techniker), die über die neuen Automobiltechnologien bestens Bescheid wissen müssen, Fortbildungskurse angeboten werden müssen;
59. fordert die Kommission auf, unverzüglich mit den Vorbereitungen für eine EU-weite Kampagne für umweltbewusstes Fahrverhalten als Teil der Strategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen aus Kraftfahrzeugen zu beginnen;
60. fordert die Kommission auf, dem Europäischen Parlament einen Bericht darüber vorzulegen, wie die Vorteile eines umweltbewussten Fahrverhaltens im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß überprüfbar gemacht werden können, und falls dies nach Einschätzung der Kommission nicht möglich ist, zu erläutern, warum sie das Projekt ECODRIVEN finanziert, mit dem durch umweltbewusstes Fahrverhalten eine quantifizierbare Verringerung des CO₂-Ausstoßes erreicht werden soll;
61. unterstützt den Grundsatz, dass die Teilnahme an einem Kurs über umweltbewusstes Fahrverhalten eine obligatorische Anforderung für den Erwerb des Führerscheins sein sollte;

o

o o

62. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.