

## CO<sub>2</sub>-AUSSTOSS NEUER PKW

### Vorschlag der Europäischen Kommission

**Vorschlag KOM(2007) 856** vom 19. Dezember 2007 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen [s. [CEP-Analyse](#)]

### Position des Europäischen Parlaments – 1. Lesung vom 17. Dezember 2008

#### ► **Allgemeine Stellungnahmen zum Vorschlag**

Als Kompetenznorm für die Verordnung will das EP Artikel 175 (KOM: Artikel 95) EG-Vertrag heranziehen.

#### ► **Stellungnahmen zu einzelnen Regelungen des Vorschlags**

##### – **Anwendungsbereich**

Das EP erweitert den Begriff der unter die vorgeschlagene Verordnung fallenden „Personenkraftwagen“, indem es die Beschränkung auf Kraftfahrzeuge mit einer bestimmten Bezugsmasse streicht (KOM: bestimmte Kraftfahrzeuge mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und Fahrzeuge, auf die die Typgenehmigung nach Art. 2 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wurde) (Art. 2).

##### – **Verpflichtungen der Pkw-Hersteller ab 2012**

- Ab 2012 muss jeder Pkw-Hersteller dafür sorgen, dass die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der von ihm hergestellten neuen Pkw eine für ihn maßgebliche Zielvorgabe nicht überschreiten; diese CO<sub>2</sub>-Zielvorgabe setzt sich zusammen aus einem Sockelbetrag von 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer und einem Zusatzbetrag, dessen Höhe vom Gewicht der hergestellten Pkw abhängt und der den Sockelbetrag erhöht oder verringert (so auch KOM) (Art. 4 i.V.m. Anhang I Nr. 1).

- Das EP legt für den Sockelbetrag folgende Regeln fest (Art. 4 und 13 Abs. 2 i.V.m. Anhang I Nr. 1):

- Für den Zeitraum von 2012 bis 2015 ist die relevante Bezugsgröße für den Sockelbetrag ein Kfz-Gewicht von 1372 kg (KOM: 1289 kg).

- Für den Zeitraum ab 2016 ist die relevante Bezugsgröße ein bis Oktober 2014 und danach alle drei Jahre festzulegender Wert, der dem Durchschnittsgewicht neuer Pkw in den vorausgegangenen drei Kalenderjahren entspricht (KOM: Kfz-Gewicht von 1289 kg als relevante Bezugsgröße).

- Das EP macht Vorgaben für die Bestimmung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen (KOM: –): Dazu sollen folgende Anteile der in dem jeweiligen Jahr neu zugelassenen Pkw herangezogen werden (Art. 4):

- 2012: 65 %;

- 2013: 75 %;

- 2014: 80 %;

- ab 2015: 100 %.

- Das EP will die Hersteller von emissionsarmen Pkw belohnen, indem es jeden neuen Pkw mit CO<sub>2</sub>-Emissionen unter 50 Gramm pro Kilometer bei der Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen mehrfach zählen will (KOM: –), und zwar (Art. 5):

- 2012 und 2013: als 3,5 Fahrzeuge,

- 2014: als 2,5 Fahrzeuge,

- 2015: als 1,5 Fahrzeuge,

- ab 2016: als 1 Fahrzeug.

- Außerdem sieht das EP spezifische Emissionszielvorgaben für mit alternativem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge vor und will diese bis 31.12.2015 privilegiert anerkannt wissen in der Weise, dass ihnen jeweils eine Ersparnis von 5 % gutgeschrieben wird (KOM: –) (Art. 6).

- Die von der KOM vorgesehenen Regelungen zu Informationen für Verbraucher übernimmt das EP nicht (KOM: Ab 2010 muss auf Werbemedien angegeben werden, wie sehr die tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen des beworbenen Pkw von der für den Hersteller maßgeblichen CO<sub>2</sub>-Zielvorgabe abweichen).

- „Ökoinnovationen“ (Art. 12):

- Zulieferer und Hersteller sollen beantragen können, dass CO<sub>2</sub>-Einsparungen, die aufgrund des Einsatzes „innovativer Technologien“ erreicht werden, berücksichtigt werden. Eine Reduktion der Zielvorgabe von bis zu 7 Gramm soll möglich sein. Die KOM muss die Reduktion jeweils genehmigen. (KOM: –) (Art. 12 Abs. 1 und 4)

- Bis 2010 soll die KOM das Verfahren zur Genehmigung „innovativer Technologien“ detailliert regeln. Dabei müssen diese zu zusätzlichen – nicht bereits durch EU-Recht vorgeschriebenen – CO<sub>2</sub>-Einsparungen führen, und in der Rechnungslegung ausgewiesen werden können. (KOM: –) (Art. 12 Abs. 2)

##### – **Verpflichtungen der Pkw-Hersteller ab 2020**

- Das EP will für die Zeit ab 2020 als Ziel für die Neuwagenflotte eines Herstellers spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen von durchschnittlich 95 Gramm pro Kilometer festlegen (KOM: –) (Art. 1 und Art. 13 Abs. 5).

– **Verhängung von Bußgeldern bei Überschreitung der CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben**

Das EP führt eine neue komplexe Berechnung der Bußgelder ein (Art. 9):

- Für den Zeitraum von 2012 bis 2018 will das EP das Bußgeld gestaffelt in Abhängigkeit davon berechnen, um wie viel Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen die Zielvorgabe überschreiten.
- Ab 2019 soll eine einheitliche Berechnung gelten, wonach das Bußgeld das Produkt aus der Überschreitungsmenge, dem Betrag von 95 € pro Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer und der Anzahl der in dem jeweiligen Jahr neu zugelassenen Pkw des Herstellers ist.

(KOM: Produkt aus Überschreitung, Anzahl neuer Pkw und bis 2015 gestaffelten Bußgeldsätzen.)

– **Bildung eines Verbundes von Pkw-Herstellern zur Erreichung von CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben**

Pkw-Hersteller, denen keine Ausnahme gewährt wird, dürfen eine „Emissionsgemeinschaft“ (KOM: „Pool“) bilden: einen Verbund zur Einhaltung einer für alle Mitglieder maßgeblichen CO<sub>2</sub>-Zielvorgabe (Art. 7).

– **Ausnahmen für kleine Pkw-Hersteller**

- Das EP will die Privilegierung für kleine Pkw-Hersteller auch dann greifen lassen, wenn diese mit anderen Herstellern verbunden sind (KOM: keine Privilegierung im Fall der Verbindung mit anderen Herstellern), sofern (Art. 11 Abs. 1 und 2)
  - entweder die verbundenen Unternehmen insgesamt für weniger als 10.000 neue Pkw pro Kalenderjahr verantwortlich sind
  - oder der Hersteller eigene Produktionsanlagen und Konstruktionszentren betreibt.
- Die Privilegierung soll nicht gelten, wenn der Hersteller zusammen mit allen verbundenen Unternehmen für mehr als 300.000 neue Pkw pro Kalenderjahr verantwortlich ist (Art. 11 Abs. 4).
- Das EP will vorsehen, dass die KOM dem begünstigten Pkw-Hersteller, wenn er von ihm angekündigte Programme zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung nicht umsetzt, ein Bußgeld für Emissionsüberschreitungen gemäß Art. 9 auferlegt (KOM: KOM kann in diesem Fall gewährte Ausnahmen aufheben) (Art. 11 Abs. 7).
- Gestellte Ausnahmeanträge sollen grundsätzlich öffentlich zugänglich sein (KOM: –) (Art. 11 Abs. 9).

– **Überwachung der Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben durch die Kommission**

- Die Informationen, die die Mitgliedstaaten zu allen in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen neuen Pkw ab 2010 an die KOM zu übermitteln haben, sollen Herstellern und Importeuren zur Verfügung gestellt werden (KOM: –). Dabei müssen die EU-Staaten für eine transparente Struktur der Meldestellen sorgen. (Art. 8 Abs. 1)
- Die KOM soll (KOM: –) (Art. 13)
  - nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle bis Oktober 2014 und danach alle drei Jahre Maßnahmen für die Zeit ab 2016 erlassen, durch die die relevante Bezugsgröße für die für Hersteller neuer Pkw maßgebliche CO<sub>2</sub>-Zielvorgabe (Anhang I) angepasst wird;
  - bis 2014 die Verfahren zur Messung von CO<sub>2</sub>-Emissionen überarbeiten sowie Vorschläge für eine angemessene Anpassung der Verfahren an das tatsächliche Emissionsverhalten von Fahrzeugen und zur Einbeziehung genehmigter „innovativer Technologien“ unterbreiten, wobei bis 2010 jeder Typ einem einzigen Paket „innovativer Technologien“ entsprechen soll;
  - bis 2013 die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionsziele überprüfen mit dem Ziel, die Art und Weise der kosteneffizienten Erreichung des langfristigen Ziels von 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer bis 2020 zu regeln und die Aspekte der Umsetzung der Ziele einschließlich der Emissionsüberschreitungsabgabe festzulegen;
  - gegebenenfalls für die Verordnung eine Überarbeitung vorschlagen, die „aus wettbewerblicher Sicht so neutral wie möglich sowie sozial gerecht und nachhaltig“ ist.

► **Politischer Kontext**

Der Lesung voraus ging die politische Einigung der Staatschefs im Europäischen Rat vom 11./12. Dezember 2008. Ergebnis des „Trilogs“ – also informeller Gespräche zwischen EP, Ministerrat und Kommission – ist der Konsens, den die Position des EP wiedergibt. Da die Aussage des Europäischen Rats politisch bedeutsam, aber rechtlich nicht bindend ist, muss der (Minister-)Rat das Vorhaben noch annehmen.