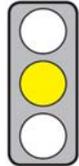


## KERNPUNKTE

**Ziel der Mitteilung:** Die Kommission will die Entwicklung von umweltfreundlichen Straßenfahrzeugen unterstützen.

**Betroffene:** Hersteller von Straßenfahrzeugen und ihre Zulieferer, Käufer



**Pro:** (1) Die Kommission will nicht bestimmte Technologien gegenüber anderen bevorzugen.

(2) Die vorgesehenen Normungen verhindern teure Parallelstrukturen.

**Contra:** Der Verzicht auf ein einheitliches Instrumentarium für die Klimaschutzpolitik im Automobilbereich verursacht unnötige Kosten.

## INHALT

### Titel

**Mitteilung KOM(2010) 186** vom 28. April 2010: **Eine europäische Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge**

### Kurzdarstellung

#### ► Gegenstand und Ziele

- Die Kommission legt eine Strategie zur Förderung der „Entwicklung und Akzeptanz von sauberen und energieeffizienten“ Straßenfahrzeugen („Ökofahrzeugen“) vor, die
  - mit CO<sub>2</sub>-armen Energien (alternative Kraftstoffe, Strom, Wasserstoff) betrieben werden und
  - niedrige Luftschadstoff- und Geräuschemissionen haben.
- Die Strategie bezieht sich auf
  - zwei-, drei- und vierrädrige Fahrzeuge (Richtlinie 2002/24/EG: Klasse L),
  - leichte Nutzfahrzeuge (Pkw und Lieferwagen; Richtlinie 2007/46/EG: Klassen M1 und N1) und
  - schwere Nutzfahrzeuge (Busse und Lkw; Richtlinie 2007/46/EG: Klassen M2, M3, N2, N3).
- Die Strategie verfolgt einen „zweigleisigen“ Ansatz (S. 4): Gefördert werden sollen
  - sowohl „saubere und energieeffiziente“ Fahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotor
  - als auch Fahrzeuge mit „extrem geringen CO<sub>2</sub>-Ausstoß“ durch „bahnbrechende“ Technologien wie
    - alternative Kraftstoffe (z. B. flüssige Biokraftstoffe, Flüssiggas, komprimiertes Erdgas und Biogas),
    - Elektromotoren und
    - Brennstoffzellen, die Strom aus Wasserstoff nur unter der Abgabe von Wasserdampf erzeugen.

#### ► EU-Regulierungsrahmen

- Nach Auffassung der Kommission muss die Automobilindustrie mehr in Technologien zur Emissionsreduzierung investieren und die Effizienz von Motoren verbessern.
- Die Kommission will
  - 2010 eine Verordnung über die Anforderungen an die Typgenehmigung für zwei-, drei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L) vorschlagen, die Emissionsnormen und Maßnahmen zur Berücksichtigung neuer Technologien festgelegt;
  - 2011 Durchführungsregeln erlassen für den Antrag der Hersteller kleiner Serien und Nischenhersteller auf Befreiung von CO<sub>2</sub>-Emissionsvorgaben und für das Genehmigungsverfahren für „Öko-Innovationen“ [vgl. Verordnung (EG) Nr. 443/2009];
  - 2011 eine Änderung der Richtlinie zur Verringerung der Geräuschemissionen von Fahrzeugen (70/157/EWG) vorschlagen;
  - eine Strategie zur Verringerung des Treibstoffverbrauchs und des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von schweren Nutzfahrzeugen vorschlagen;
  - 2013 Vorschläge für eine Überarbeitung der von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) entwickelten Methode zur Emissionsmessung sowie für eine Methode zur Berücksichtigung innovativer Technologien vorlegen;
  - 2013 prüfen, wie die ab 2016 geltende Emissionsvorgabe für neue Pkw von höchstens 130g CO<sub>2</sub>/km im Flottendurchschnitt [Verordnung (EG) Nr. 443/2009; s. [CEP-Analyse](#)] bis 2020 auf 95g CO<sub>2</sub>/km gesenkt werden kann;
  - prüfen, wie die vorgeschlagene Emissionsvorgabe für neue leichte Nutzfahrzeuge von höchstens 175g CO<sub>2</sub>/km im Flottendurchschnitt, die ab 2016 gelten soll, [KOM(2009) 593; s. [CEP-Analyse](#)] bis 2020 auf 135g CO<sub>2</sub>/km gesenkt werden kann.

► **Förderung „umweltfreundlicher Technologien“**

- Laut Kommission muss die Entwicklung von Elektro- und Brennstoffzellen-Fahrzeugen intensiviert werden, um deren Reichweite und Fahrverhalten zu verbessern sowie deren Kosten zu senken.
- Die Kommission will
  - 2011 in einem Strategieplan für Verkehrstechnologie und in einer Mitteilung zu sauberen Verkehrssystemen eine langfristige Forschungsstrategie vorstellen;
  - mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) sondieren, wie die Förderung von Forschungs- und Innovationsvorhaben zur Entwicklung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge fortgesetzt werden kann.

► **Marktakzeptanz und Verbraucherinformationen**

- Derzeit sind Ökofahrzeuge noch deutlich teurer als konventionelle Fahrzeuge.
- Die Kommission will
  - 2010 Leitlinien zu finanziellen Anreizen für Verbraucher für den Kauf von Ökofahrzeugen vorlegen und die Koordinierung der nachfrageseitigen Maßnahmen der Mitgliedstaaten fördern;
  - die Richtlinie zur Energiebesteuerung (2003/96/EG) überarbeiten, um stärkere Anreize für den effizienten Einsatz konventioneller Kraftstoffe und die schrittweise Einführung alternativer Kraftstoffe zu setzen;
  - eine Änderung der Richtlinie über die Kennzeichnung von Pkw (1999/94/EG) vorschlagen.

► **Elektrofahrzeuge**

– **Inverkehrbringen**

- Laut Kommission sind EU-weite Anforderungen an Elektrofahrzeuge erforderlich, um für mehr Rechtssicherheit und besseren Verbraucherschutz zu sorgen.
- Die Kommission will in Zusammenarbeit mit der UN/ECE
  - 2010 Anforderungen an die elektrische Sicherheit für die Typengenehmigung vorschlagen;
  - 2012 die Anforderungen an die Crashesicherheit überprüfen;
  - 2012 untersuchen, ob die Lautlosigkeit von Elektrofahrzeugen eine Gefahr für Verkehrsteilnehmer ist.

– **Normung**

- Durch EU-weite Normung sollen alle Elektrofahrzeuge mit dem Stromnetz kommunizieren und mit allen Arten von Ladegeräten aufgeladen werden können.
- Die Kommission will
  - 2010 die europäischen Normungsgremien beauftragen, bis 2011 eine genormte Ladeschnittstelle zwischen Stromquelle und Ladegerät zu entwickeln;
  - dazu beitragen, dass die interoperable Ladeschnittstelle von allen Fahrzeugstellern, Stromversorgern und Stromnetzbetreibern übernommen wird.

– **Infrastruktur**

- Ein Netz öffentlich zugänglicher Ladestationen erfordert erhebliche Investitionen sowie die Festlegung von Normen über Sicherheit und Interoperabilität.
- Die Kommission will
  - mit den Mitgliedstaaten auf nationaler und regionaler Ebene eine Auflade- und Betankungsinfrastruktur in der EU aufbauen;
  - mit der EIB sondieren, wie Investitionen in Infrastrukturen und Dienstleistungen für Ökofahrzeuge gefördert werden können.

– **Stromerzeugung und -verteilung**

- Laut Kommission kann eine Ausweitung der CO<sub>2</sub>-intensiven Stromerzeugung vermieden werden, indem Elektrofahrzeuge in ein „intelligentes Stromnetz“ (smart grid) integriert werden, das unregelmäßig erzeugten, überschüssigen Strom aus erneuerbaren Energiequellen
  - in den Fahrzeugbatterien speichert und
  - die Fahrzeuge automatisch in Nebenzeiten auflädt.
- Die Kommission will
  - die Umwelt- und CO<sub>2</sub>-Bilanz von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren sowie mit Elektro-, Gas- und Wasserstoffantrieb über deren gesamten Lebenszyklus hinweg vergleichen;
  - prüfen, wie die Förderung von Elektrofahrzeugen zur Erzeugung zusätzlichen CO<sub>2</sub>-armen Stroms aus erneuerbaren Energiequellen führen kann.

– **Wiederverwertung und Transport von Batterien**

- Die Nutzung von Batterien und Brennstoffzellen führt zu Rohstoffverbrauch und Umweltbelastungen.
- Die Kommission will
  - mögliche Änderungen an den bestehenden Rechtsvorschriften für die Wiederverwertung von Batterien und Fahrzeugwracks prüfen;
  - eine Änderung der Richtlinie für den Transport von Batterien (2008/68/EG) prüfen.

► **Globale Aspekte: Handel, Normung und Rohstoffe**

- Die Kommission bekräftigt, dass für die europäische Automobilindustrie der offene Zugang zu und gleiche Bedingungen auf Märkten in Drittländern wichtig ist.

- Für die Serienherstellung von Elektro- und Brennstoffzellen-Fahrzeugen werden knappe Rohstoffe (z. B. besondere Metalle für Batterien und Brennstoffzellen) benötigt, die nur in wenigen Erdregionen (z. B. China) vorkommen.
- Die Kommission will
  - technische Hilfe für Drittländer leisten, um den Handel mit Ökofahrzeugen zu fördern;
  - sich an internationalen Normungsaktivitäten beteiligen;
  - auf die weltweite Harmonisierung drängen;
  - durch ihre Rohstoffinitiative [KOM(2008) 699] den Zugang zu knappen Rohstoffen erleichtern.

### Subsidiaritätsbegründung der Kommission

Die Kommission betont, dass Maßnahmen auf EU-Ebene sich auf Bereiche konzentrieren sollen, auf denen sich „entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip ein klarer europäischer Mehrwert ergibt“ (S. 5).

### Politischer Kontext

Die Strategie „Ökofahrzeuge“ ist im Rahmen der Strategie „Europa 2020“ [KOM(2010) 2020 vom 3. März 2010; s. [CEP-Analyse](#)] Teil der Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“. Diese soll Ökofahrzeuge durch verstärkte Forschung, die Einführung EU-weiter Normen und die Entwicklung von Infrastruktur fördern und so den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor verringern. Die Strategie „Ökofahrzeuge“ baut auf der Strategie zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen [KOM(2007) 19] sowie auf der Europäischen Initiative für umweltfreundliche Kraftfahrzeuge im Rahmen des Europäischen Konjunkturprogramms [KOM(2008) 800] auf. Sie soll laufende und geplante Maßnahmen für die Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehrssektor ergänzen. Hierzu zählen die Emissionsgrenze für neue Pkw von 130g CO<sub>2</sub>/km im Flottendurchschnitt ab 2016 Verordnung (EG) Nr. 443/2009; s. [CEP-Analyse](#)] und die vorgeschlagene Emissionsgrenze für neue leichte Nutzfahrzeuge von 175g CO<sub>2</sub>/km im Flottendurchschnitt ab 2016 [KOM(2009) 593; s. [CEP-Analyse](#)].

### Politische Einflussmöglichkeiten

Federführende Generaldirektion:  
Konsultationsverfahren:

GD Unternehmen und Industrie  
Ein Konsultationsverfahren ist nicht vorgesehen.

## BEWERTUNG

### Ökonomische Folgenabschätzung

#### Ordnungspolitische Beurteilung

Die Kommission kündigt eine Vielzahl von Maßnahmen an, ohne sie genauer zu spezifizieren. Eine Bewertung der einzelnen Vorhaben kann daher zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgen.

Die Klimaschutzpolitik in der EU und in anderen Teilen der Welt, der Wunsch, von fossilen Energieträgern unabhängig zu werden, sowie die Schadstoffbelastung in Großstädten, insbesondere in Asien und Südamerika, werden voraussichtlich zu einem Technologiewandel in der Automobilindustrie führen. **Da es keine Aufgabe der Politik ist, bestimmte Technologien auszuwählen, ist es zu begrüßen, dass sich die Kommission nicht für die Förderung bestimmter Technologien ausspricht.**

Da Verbrennungsmotor, Brennstoffzelle und Elektroantrieb sehr unterschiedliche Umweltauswirkungen haben, ist es positiv zu beurteilen, dass die Kommission diese Auswirkungen über den ganzen Lebenszyklus, also von der Produktion über die Nutzungsphase bis zur Entsorgung, untersuchen will.

#### Folgen für Effizienz und individuelle Wahlmöglichkeiten

**Für eine effiziente Klimaschutzpolitik sollte der Kraftstoffverbrauch in den EU-Emissionsrechtehandel einbezogen werden** (vgl. [CEP-Dossier zur Klimaschutzpolitik in der EU](#)), anstatt den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Automobilbereich parallel über Grenzwerte und die Energiebesteuerung und nur ausnahmsweise – bei Verbrauch von elektrischem Strom – über den EU-Emissionsrechtehandel zu beeinflussen. **Die Strategie der Kommission ist insoweit inkonsequent und verursacht unnötige Kosten.**

Welche Technologie sich wann am Markt durchsetzen wird, ist heute unbekannt. Derzeit sind Ökofahrzeuge vergleichsweise teuer. Elektrofahrzeuge verfügen noch über einen deutlich kleineren Aktionsradius als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Grundsätzlich gilt: Weder EU noch Mitgliedstaaten sollten über finanzielle Anreize Verbraucher zum Kauf von Ökofahrzeugen anregen, da dies die Entscheidungen der Verbraucher verzerren würde und so die Durchsetzung von effizienten Lösungen aufhält statt fördert. Um aber zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten widersprüchliche Anreizsysteme einrichten, die auf die Unterstützung der heimischen Industrie ausgerichtet sind und den Binnenmarkt behindern, ist der Vorschlag von Leitlinien für solche Anreizsysteme zu begrüßen.

**Für die Nutzbarkeit von Elektrofahrzeugen sind die von der Kommission vorgesehenen genormten Lade-schnittstellen** zwischen Stromquelle und Ladegerät des Fahrzeugs **von erheblicher Bedeutung**. Die

Normung verhindert teure Parallelentwicklungen und Beschränkungen in der gemeinsamen Nutzbarkeit (Interoperabilität) der Komponenten von Fahrzeugen und Infrastruktur.

Damit die Aufladung an verschiedenen Ladestationen korrekt abgerechnet werden kann, müssen die Fahrzeuge beim Ladevorgang mit dem Stromnetz kommunizieren und identifiziert werden können.

**Langfristig sollten Elektrofahrzeuge** – wie von der Kommission angeregt – **in ein „intelligentes Stromnetz“ integriert werden.** Dies ist nötig, um Spitzenlasten besser zu verteilen. Darüber hinaus können sich die Ladephasen an das schwankende Angebot von Strom aus erneuerbaren Energien anpassen. Dies senkt die Inanspruchnahme der vorzuhaltenden Reservekapazitäten, die auf fossile Energieträger zurückgreifen müssen. Der für die Emissionsmessung verwendete Prüfzyklus, der von der UN/ECE festgelegt wird, berücksichtigt zu wenig das tatsächliche Fahr- und Energieverbrauchsverhalten im Straßenverkehr. Daher ist die von der Kommission angeregte Überarbeitung des Prüfzyklus zu begrüßen.

#### Folgen für Wachstum und Beschäftigung

Die von der Kommission vorgesehene Normung wird sich positiv auf Wachstum und Beschäftigung auswirken, da so unnötig teure Parallelstrukturen vermieden werden.

#### Folgen für die Standortqualität Europas

Der Aufbau von Know-how im Bereich der neuen Technologien stärkt die Standortqualität Europas.

## Juristische Bewertung

### Kompetenz

„Ökofahrzeuge“ sollen weniger CO<sub>2</sub>, Luftschadstoffe und Geräusche emittieren. Diesbezügliche Maßnahmen der EU können auf Art. 192 AEUV (Umwelt) gestützt werden.

### Subsidiarität

Um Wettbewerbsverzerrungen durch Normen und sonstige Anforderungen an Fahrzeuge zu verhindern, ist ein EU-weit einheitliches Vorgehen erforderlich.

### Verhältnismäßigkeit

Unproblematisch.

### Vereinbarkeit mit EU-Recht

Unproblematisch.

### Vereinbarkeit mit deutschem Recht

Derzeit nicht absehbar.

## Alternatives Vorgehen

Die EU sollte konsequent den Verkehrssektor in den EU-Emissionsrechteland einbeziehen und gleichzeitig auf weitere regulatorische Maßnahmen verzichten.

## Mögliche zukünftige Folgemaßnahmen der EU

Siehe inhaltliche Darstellung.

## Zusammenfassung der Bewertung

Da es keine Aufgabe der Politik ist, bestimmte Technologien auszuwählen, ist es zu begrüßen, dass sich die Kommission nicht für die Förderung bestimmter Technologien ausspricht. Die von der Kommission vorgesehene Normung der Ladeschnittstelle zwischen Stromquelle und Ladegerät des Fahrzeugs ist sinnvoll. Langfristig sollten Elektrofahrzeuge, wie von der Kommission angeregt, in ein „intelligentes Stromnetz“ integriert werden, um Spitzenlasten besser zu verteilen und die Ladevorgänge an das schwankende Angebot erneuerbarer Energien anzupassen. Zu kritisieren ist, dass die Kommission den Automobilbereich nicht in den EU-Emissionsrechteland integrieren will.