

22.04.96**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - Fz - U - VPzu **Punkt** der 696. Sitzung des Bundesrates am 3. Mai 1996

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat und das Europäische Parlament:

"Eine Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs"

KOM(95) 689 endg.; Ratsdok. 4188/96

A

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union (EU),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

VP
(Bei An-
nahme
entfallen
Ziffern 2
u. 8)

1. Der Bundesrat hält die Vorgabe konkreter Ziele zur Senkung der CO₂-Emissionen und eine Diskussion über die einzuschlagende Strategie für notwendig, ist aber der Auffassung, daß die von der Kommission angestrebten Ziele eines durchschnittlichen Verbrauchs von 5 l auf 100 km für neue Pkw mit Benzinmotor und 4,5 l auf 100 km für solche mit Dieselmotor in absehbarer Zeit nicht erreichbar sind, wenn man nicht auf schwerere Pkw weitgehend verzichten will. Entsprechende Maßnahmen müßten deshalb zwangsläufig den Wettbewerb zu Lasten der deutschen Automobilhersteller verzerren. Der Bundesrat erkennt an, daß die Kommission auch leistungs- bzw. größenklassenbezogene fiskalische Maßnahmen in Erwägung zieht. Er ist aber besorgt, daß es doch zu einer Regelung kommen muß, die schwerere Fahrzeuge mit prohibitiven Steuersätzen oder technischen Vorgaben vom Markt drängt, solange die Kommission von den genannten Zielgrößen ausgeht.

- EU
U
2. Der Bundesrat sieht mit großer Sorge, daß die in dem vorgelegten Strategiepapier von der Kommission vorgesehenen Maßnahmen zur Verbrauchsreduzierung (s. Kapitel VII) sehr weit hinter dem zurückbleiben, was der Bundesrat am 26. Juni 1992, BR-Drucksache 249/92 (Beschluß), beschlossen hat.

Der Bundesrat verweist auf seinen Beschluß und die dort konkret vorgeschlagenen Reduzierungsschritte sowie seine Forderungen nach gesetzlichen Regelungen für verbindliche Kraftstoffverbrauchs- bzw. CO₂-Emissionsgrenzwerte: als Ziel wird eine Reduzierung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs um 50 % bezogen auf den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch neu zugelassener Fahrzeuge der Jahre 1990/1991 von 10 l/100 km auf 5 l/100 km im Jahr 2005 gefordert.

Der Bundesrat stellt fest, daß die Kommissionsmitteilung bzw. die darin zur Abstimmung vorgelegte Strategie qualitativ deutlich hinter dem zurückbleibt, was er bereits im Juni 1992 für notwendig und erreichbar angesehen hat.

- EU
U
3. Der Bundesrat betont, daß die Entwicklung und das Inverkehrbringen von zukunftsfähigen Kraftfahrzeugen auch eine Maßnahme zur Stärkung der Wirtschaftskraft in der EU darstellt.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, die in Kapitel VIII gewünschte Bestätigung der Ziffer 33 nicht vorzunehmen und statt dessen der Kommission ein Konzept zu unterbreiten, welches den Zielsetzungen des Bundesrates Rechnung trägt.

- U
4. Für den Fall, daß eine Einigung in der Europäischen Kommission nicht möglich sein sollte, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, im Verbund mit anderen fortschrittlichen Nationen weitergehende einzelstaatliche Maßnahmen vorzubereiten und zu ergreifen.

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union widerspricht dieser Empfehlung mit folgender Begründung:

Es erscheint nicht angebracht, zu einem politischen Diskussionspapier zum jetzigen Zeitpunkt bereits auf mögliche weiterführende Vorgehensweisen für den Fall, daß die vorgesehenen Maßnahmen nicht erreicht werden können, hinzuweisen.

Im übrigen ist der Begriff "fortschrittliche Nationen" mißglückt.

- EU
VP
5. Der Bundesrat lehnt eine Kaufsteuer für Neuwagen neben der Mehrwertsteuer ab, da sie von schädlichem Einfluß auf die konjunkturelle Entwicklung wäre und zu einer Verlängerung der Nutzungsdauer von Altfahrzeugen führen würde, die wesentlich schlechtere Abgas- und Verbrauchswerte haben. Es sollte deshalb die Kfz-Steuer weiterhin als jährliche Steuer erhoben werden, wobei sie allerdings auf ökologische Kriterien umgestellt werden muß.
- EU
U
6. Der Bundesrat begrüßt die Absicht der EU, die CO₂-Emissionen zu begrenzen und langfristig zu minimieren. Der Bundesrat hält die angestrebte Zielsetzung, den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch zu senken, für eine geeignete Maßnahme zur Minderung der CO₂-Emissionen.
- EU
U
7. Darüber hinaus müssen nach seiner Ansicht vor allem Maßnahmen zur generellen Minderung des privaten Kfz-Verkehrs und des Transports von Gütern auf der Straße ergriffen werden. Dies setzt vor allem eine spürbare Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und eine deutliche Steigerung der Mineralölsteuersätze voraus.
- EU
U
(entfällt bei Annahme von Ziffer 1)
8. Der Bundesrat sieht bei Herabsetzung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs neu zugelassener Pkw ab dem Jahr 2005 auf 5 l (Otto-Pkw) und 4,5 l (Diesel-Pkw) pro 100 km seine Forderung zur Kraftstoff-Verbrauchsreduzierung im Bundesratsbeschluß vom 26. Juni 1992, BR-Drucksache 249/92 (Beschluß), im Pkw-Bereich in seinem Endziel als erfüllt an.
- EU
U
(bei Annahme entfällt Ziffer 11)
9. Der Bundesrat hält jedoch die im Vorschlag aufgezeigte Möglichkeit, den Durchschnittsverbrauch im Rahmen einer "freiwilligen Vereinbarung mit der Automobilindustrie" zu senken, für keine geeignete Maßnahme, die CO₂-Minderungsziele zu erreichen.
Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich bei den weiteren Beratungen in der EU dafür einzusetzen, daß das angestrebte Minderungsziel durch eindeutige enge Terminfestlegungen und Vorgaben von sowohl am Stand der Technik als auch am Minderungsziel orientierten CO₂-Emissionswerten bei Kraftfahrzeugen erreicht wird.
- EU
VP
10. Im übrigen begrüßt der Bundesrat die Absicht der Kommission, auch nicht-fiskalische Maßnahmen zur Verbrauchssenkung zu ergreifen.

VP
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 9)

11. Wesentlich erscheint hier vor allem eine Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft und der Automobilindustrie mit eindeutigen Zielen, gegebenenfalls unter Einschluß von Bestimmungen für die Überwachung.

EU
VP

12. Eine Kennzeichnungspflicht über den Kraftstoffverbrauch wird ebenfalls als sinnvoll angesehen. Besondere Anstrengungen auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung sind unabdingbar, um die technischen Voraussetzungen für eine deutliche Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs in den nächsten Jahren zu schaffen.

B

13. Der Finanzausschuß

empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.