



Übung  
AD5 - Economics

Simulation eines Vortrags



## **WICHTIGER HINWEIS:**

**Diese Übung ist ein Fallbeispiel, das im EPSO Assessment Center verwendet werden kann.**

**Die Probleme wurden noch nicht vollständig ausgearbeitet, vermitteln aber einen allgemeinen Überblick über die Art von Problemen, mit denen Sie in einem realen Assessment-Center konfrontiert werden könnten.**

Copyright EPSO, Office C-80, 1049 Brussel

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted by any means, electronic, mechanical, photocopying or otherwise, without the prior permission of EPSO.

This exercise may only be administered and interpreted by persons trained and authorized by EPSO and only under the conditions stipulated by EPSO.

EPSO - DU-GER - Mock OP - AD5 - EX - 230810 - V01.07

## AUFGABE

### WICHTIGER HINWEIS:

**Dies ist ein fiktives Dokument, das speziell für diese Übung erstellt wurde. Sämtliche Verweise auf existierende Staaten, internationale Organisationen, Unternehmen, Ministerien, ihre Vertreter usw. sind lediglich Beispiele. Sie sind nicht als Stellungnahme dieser Organisationen oder Personen anzusehen.**

**Aus diesem Grund sollten sich die Teilnehmer bei der Beantwortung von Fragen ausschließlich auf die Informationen stützen, die in der Übung zur Verfügung gestellt werden, und nicht auf bereits vorhandene Kenntnisse.**

Bei dieser Übung nehmen Sie die Rolle eines Mitglieds des Sekretariats des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie des Europaparlaments ein. Die Dokumente, die Sie benötigen, sind in diesen Unterlagen enthalten. Sie finden darin eine Reihe von E-Mails, Briefen und anderen Dokumenten, die Sie analysieren und einbeziehen müssen, damit Sie die Ihnen gestellte Aufgabe korrekt bearbeiten können. Heute ist Ihr erster Tag.

Es ist wichtig, dass Sie die simulierte Situation so akzeptieren, wie Sie sich Ihnen darstellt. Auch wenn Sie in einer realen Situation auf weitere Informationsquellen zugreifen und Ihre Kollegen um Rat fragen könnten, stehen Ihnen in dieser Übung ausschließlich die Informationen in den Übungsdokumenten zur Verfügung. Es ist jedoch erlaubt, fehlende oder unvollständige Informationen durch logische Überlegungen zu ergänzen. Sie können die Dokumente in jede beliebige Reihenfolge umsortieren und bei Bedarf Anmerkungen hinzufügen oder sich Notizen machen.

Der Vortrag hat den Sinn, die folgenden Befähigungen zu bewerten: Analyse und Problemlösung, Kommunikation (Formulierungsfähigkeiten), das Erbringen qualitativ hochwertiger Beiträge und Ergebnisse sowie das Setzen von Prioritäten, das Bilden von Schwerpunkten. Für diese Aufgabe oder zur Beantwortung der Fragen sind keine Vorkenntnisse erforderlich.

Sie sind mit der Aufgabe betraut worden, hinsichtlich des EK-Vorschlags zur Festlegung von Emissionsstandards für neu produzierte Personenkraftwagen, einen Kompromissvorschlag auszuarbeiten.

**Ihre konkrete Aufgabe besteht darin, hinsichtlich des in diesen Unterlagen beschriebenen Vorschlags eine Empfehlung zu präsentieren. Folgenden Fragen sollten Sie besondere Aufmerksamkeit schenken:**

- Was sind die Standpunkte der Interessenvertreter und wie lauten deren Änderungsvorschläge im Hinblick auf die Hauptelemente des Vorschlags?
- Welche Unterschiede gibt es zwischen diesen Standpunkten?
- Was würden Sie in Anbetracht dieser verschiedenen Standpunkte als idealen Kompromiss vorschlagen?

Sie haben 30 Minuten Zeit, um die Informationen zu analysieren, sich die wichtigsten Ergebnisse zu notieren und einen Vortrag für den Berichterstatter und Ihren Referatsleiter (von 2 Assessoren gespielt) vorzubereiten. Nach Ihrer Vorbereitung haben Sie 10 Minuten, um Ihre Empfehlungen vorzutragen. In den dann folgenden 10 Minuten stellen Ihnen die Assessoren Fragen zu Ihrem Vortrag, auf die Sie zu antworten haben.

**Bitte beachten Sie:**

Heute ist der 25. Oktober 200X  
Letztes Jahr war 200X-1, nächstes Jahr ist 200X+1

## **VERWENDETE ABKÜRZUNGEN**

RAT	Rat der Europäischen Union
EK	Europäische Kommission
EGAI	European Group of Automobile Industrialists
EP	Europäisches Parlament
EU	Europäische Union
EU ETS	Europäisches Emissionshandelssystem (EU ETS - European Union Greenhouse Gas Emission Trading System)
FET	Federation of Environment and Transport
GHG	Treibhausgase (GHG - Greenhouse Gases)
ITRE	Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie
OEM	Erstausrüster (OEM - Original Equipment Manufacturer)

## HINTERGRUNDINFORMATIONEN

Die Klima-Rahmenkonvention der Vereinten Nationen, der die Europäische Gemeinschaft laut Ratsbeschluss 200X-14/57/COUNCIL vom 21. November 200X-15 zugestimmt hat, verlangt, dass alle Unterzeichner nationale und gegebenenfalls regionale Programme auszugestalten und in Kraft zu setzen haben, durch die konkrete Schritte zur Reduzierung der Klimaveränderung eingeleitet werden. In diesem Zusammenhang erklärte die Kommission im Februar 200X-1, die EU verfolge das Ziel, dass die Industrieländer bis zum Jahr 200X+12 ihre Emission an Treibhausgasen um 30 % reduzieren (im Vergleich zu den Emissionen im Jahre 200X-18). Die EU sollte sich einseitig bindend verpflichten, bis zum Jahr 200X+12 mindestens eine 20-prozentige Senkung der Treibhausgasemissionen zu erzielen (im Vergleich zu den Emissionen im Jahre 200X-18). Diese Zielsetzung wurde durch den Rat und das Europäische Parlament bestätigt.

Eine der Implikationen dieser Zusagen besteht darin, dass in allen Mitgliedsstaaten die Emissionen von Personenkraftwagen beträchtlich zu reduzieren sind. Für eine große Anzahl von Menschen in Europa spielen Autos eine wichtige Rolle in ihrem Alltag. Außerdem ist die Automobilindustrie für viele Regionen in der EU ein wichtiger Arbeitgeber und eine Quelle für Wachstum. Auch die Nutzung von Kraftfahrzeugen hat große Auswirkungen auf die Klimaveränderung. Bezogen auf die gesamte EU entfallen 12 % aller Emissionen von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), dem wichtigsten Treibhausgas, auf die Nutzung von Personenkraftwagen. Zwischen 200X-13 und 200X-4 haben Verbesserungen bei der Kraftfahrzeug- und Motorentechnik besonders in Bezug auf die Treibstoffeffizienz diese um 12,4 % verbessert. Jedoch sind diese Fortschritte zur Treibstoffeinsparung durch die gestiegene Nachfrage nach Frachttransporten und durch den Trend zu immer größeren Fahrzeugen wieder wettgemacht worden. Während die EU insgesamt ihre Treibhausgas-Emissionen im Zeitraum von 200X-13 – 200X-4 um ungefähr 5 % reduziert hat und die Emissionen vor allem in den Nicht-Transportsektoren gesunken sind, sind die Emissionen von CO<sub>2</sub> im Straßengüterverkehr um 26 % angestiegen. Denn trotz erheblicher Verbesserungen bei der Kraftfahrzeug- und Motorentechnik, die dazu geführt haben, dass durch die erzielten Treibstoffeinsparungen weniger CO<sub>2</sub> emittiert wird, ist der Bedarf nach Frachttransporten und nach größeren Personenkraftwagen gestiegen. Aus Sicht der Gemeinschaft vollzog sich der Fortschritt in Richtung auf das Ziel, die durchschnittliche Emission bei der Neuwagenflotte auf 120 g CO<sub>2</sub>/km zu reduzieren, bisher zu langsam.

Im Dezember 200X-1 unterbreitete die Kommission den Vorschlag, für neue Personenkraftwagen Emissionsnormen festzulegen. Durch die Festlegung vereinheitlichter Vorschriften zielt der Vorschlag darauf ab, den Zusammenhalt des innereuropäischen Binnenmarktes für Personenkraftwagen zu fördern, indem bis 200X+4 die durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emission bei Neuwagen auf 130 g CO<sub>2</sub>/km zu reduzieren ist. Ohne die Vereinheitlichung besteht das Risiko, dass das Funktionieren des Binnenmarkts durch einzelne Mitgliedsstaaten untergraben werden könnte, indem diese im Alleingang Maßnahmen zur Verbesserung der Treibstoffeffizienz bei Personenkraftwagen ergreifen und so die CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren. Der Vorschlag der Kommission ist Teil einer ganzheitlichen Strategie und wird ergänzt werden durch weitere Maßnahmen, die eine zusätzliche Reduzierung um 10 g CO<sub>2</sub>/km bringen, um so das Ziel der Gemeinschaft von 120 g CO<sub>2</sub>/km zu realisieren, wie es in Communication EC(200X-1)23 festgelegt ist.

Das Ziel dieser Verordnung ist es, für die Autoindustrie Anreize zu schaffen, in neue Technologien zu investieren. Durch die Verordnung werden unter Berücksichtigung zukünftiger technologischer Entwicklungen Öko-Innovationen aktiv gefördert. Daraus ergibt sich ein zweifacher Nutzen: Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie wird gesteigert, und in der Industrie zur Herstellung hochwertiger Produkte werden Jobs für Hochqualifizierte geschaffen.

**E-MAIL-NACHRICHT**

---

Von: Jörg Berlitz, Referatsleiter, Sekretariat des ITRE des EP  
An: (Ihr Name), Sekretariat des ITRE, EP  
Cc:  
Datum: 25.10.200X  
Betrifft: EC(200X-1) 749 Endfassung  
Anhänge:  Summary\_EC\_EP\_Proposal.pdf

---

Liebe/r (Ihr Name),

Zunächst möchte ich Sie in unserem Team herzlich willkommen heißen.

Am 7. Dezember 200X-1 unterbreitete die Kommission ein Vorschlag für eine Verordnung durch das Parlament und den Rat, Emissionsnormen für neu produzierte Personenkraftwagen festzulegen. Diese Initiative ist Teil einer ganzheitlichen Strategie der Gemeinschaft, die CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen zu reduzieren.

Im Mai 200X legte Elias Papalia, der Berichterstatter, die Änderungsanträge des EP zum EG-Vorschlag dar. Er gab seine Stellungnahme ab und legte auf Grundlage einer Zusammenfassung des Vorschlags den Standpunkt des EP dar. Die Zusammenfassung war von Aaren Sutton ausgearbeitet, Sekretariatsmitglied, das diesem Fall zugeteilt war. Die erste Lesung hat stattgefunden, und jetzt muss der Vorschlag von den Interessenvertretern, die auf diesem Gebiet engagiert sind, evaluiert werden. Auf dieser Stufe des Verfahrens habe ich mich wieder an Aaren Sutton gewandt mit der Bitte, von den Interessenvertretern alle relevanten Stellungnahmen und Ideen zu sammeln, um einen Überblick über die verschiedenen Standpunkte zu diesem Thema zu bekommen.

Wie ich bereits letzten Freitag am Telefon erwähnt habe, hatte Aaren Sutton einen Unfall und wird deswegen für einige Zeit ausfallen. Sie hat bereits den Vorschlag der EG und des EP zusammengefasst und hat die Standpunkte der beteiligten Interessenvertreter eruiert und erfasst. Bislang hat sie aber keine Zeit gefunden, die verschiedenen Ansichten zu bündeln und zusammenzufassen oder in Hinsicht auf die Hauptpunkte des Vorschlags eine Kompromisslösung auszuarbeiten. Ich möchte, dass Sie ihre Aufgabe übernehmen und dass Sie Ihre Empfehlungen am 27. Oktober 200X darlegen.

Falls Sie Fragen haben sollten, wenden Sie sich bitte gerne an mich.

Viele Grüße

**Jörg Berlitz**



## ZUSAMMENFASSUNG DES VORSCHLAGS DER EG UND DES EP

**BETRIFFT: FESTLEGUNG VON EMISSIONSNORMEN FÜR NEUE PERSONENKRAFTWAGEN ALS TEIL DER STRATEGIE DER GEMEINSCHAFT, DIE CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN VON LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN ZU REDUZIEREN**

### ZIEL DES VORSCHLAGS

Ziel ist es, dafür zu sorgen, dass der Binnenmarkt für Personenkraftwagen ordnungsgemäß funktioniert, indem einheitliche Regeln für die durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emission bei der Neuwagenflotte in der Gemeinschaft erlassen werden.

### ÜBERBLICK ÜBER DIE VERSCHIEDENEN POSITIONEN HINSICHTLICH DER HAUPTPUNKTE

#### Ziel und Datum:

**EG-Vorschlag:** Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emission auf durchschnittlich 130 g CO<sub>2</sub>/km bis 200X+4 bei Neuwagen und eine weitere Reduzierung um 10 g CO<sub>2</sub> durch weitere technologische Verbesserungen und durch vermehrte Nutzung von Biokraftstoffen.

**EP-Vorschlag:** Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emission auf durchschnittlich 130 g CO<sub>2</sub>/km bis 200X+7 und eine weitere Reduzierung um 10 g CO<sub>2</sub> durch weitere technologische Verbesserungen und durch vermehrte Nutzung von Biokraftstoffen.

#### Spezifische Emissions-Ziele:

**EG-Vorschlag:** Um die Vielfalt des Automobilmarktes und seine Fähigkeit aufrechtzuerhalten, die unterschiedlichen Ansprüche der Verbraucher zu bedienen, sollten die CO<sub>2</sub>-Zielsetzungen für Personenkraftwagen definiert werden auf Grundlage der Nutzbarkeit der Fahrzeuge, und zwar in linearer Weise. Um Nutzbarkeit genauer zu beschreiben, ist die Masse des Fahrzeugs der geeignetste Parameter, denn er liefert eine zufriedenstellende Korrelation zu den vorhandenen Emissionswerten. Auf diese Weise würden Zielsetzungen realistischer und wettbewerbsneutral definiert. Zusätzlich sind die Daten zur Masse sofort verfügbar. Die Kommission schlägt vor, den Grenzwert auf einer linear verlaufenden Kurve mit 60 % Gefälle anzusetzen, so dass für schwerere Autos höhere Emissionswerte zulässig sind als für leichtere, dass aber die CO<sub>2</sub>-Emission bezogen auf die Neuwagenflotte insgesamt erhalten bleibt und der Wert nicht parallel mit einer Zunahme beim Gewicht ansteigt.

**EG-Vorschlag:** Spezifische Emissions-Zielwerte abhängig von der Masse des Fahrzeugs. Das Fahrzeuggewicht (Masse) ist der beste Parameter für konkrete CO<sub>2</sub>-Zielwerte. Das Fahrzeuggewicht als Parameter bringt weniger Wettbewerbsverzerrungen als andere Parameter wie z. B. „ökologischer Fußabdruck“. In Japan und China wird als Grundlage für gesetzlich zulässige CO<sub>2</sub>-Emissionen der Parameter Gewicht bereits verwendet. Bei Verwendung des „ökologischen Fußabdrucks“ als Parameter würden alle Fahrzeuge praktisch auf dieselbe Plattform<sup>1</sup> gestellt, indem ihnen derselbe CO<sub>2</sub>-Zielwert verordnet würde, unabhängig vom Gewicht und weiteren Spezifikationen. Außerdem würde der Parameter „ökologischer Fußabdruck“ kleine und CO<sub>2</sub>-effiziente Stadtautos beträchtlich benachteiligen.

<sup>1</sup> Bezieht sich auf Kraftwagen, bei denen die Spurbreite multipliziert mit Achsabstand gleich ist.

Das EP unterstützt das 60-Prozent-Gefälle der Grenzwertkurve.

### **Aufschlag (Sanktionen) bei Emissionsüberschreitungen:**

**EG-Vorschlag:** Wenn ein Hersteller seinen Zielwert nicht erfüllt, wird es ihm zur Pflicht gemacht, ab 200X+4 für jedes Kalenderjahr einen Emissionsüberschreitungs-Aufschlag zu zahlen. Der Aufschlag wird berechnet, indem der Wert der CO<sub>2</sub>-Emission pro Kilometer (in Gramm), um den der Zielwert überschritten wird, mit der Anzahl der neu zugelassenen Autos multipliziert wird, und dieses Ergebnis wird multipliziert mit dem Emissionsüberschreitungs-Aufschlag, der für das betreffende Jahr festgelegt ist. Der Emissionsüberschreitungs-Aufschlag wird auf Grundlage der gesamten Fahrzeugflotte bezahlt, wenn diese im Durchschnitt den Wert von 130 g CO<sub>2</sub>/km überschreitet. Der zu zahlende Betrag beträgt dann: 20 € im Jahr 200X+4, 23 € im Jahr 200X+5, 60 € im Jahr 200X+6 und 95 € im Jahr 200X+7 und in allen nachfolgenden Jahren.

**EG-Vorschlag:** Die von der EG vorgeschlagenen Strafen zwischen 100 € und 475 € pro Tonne CO<sub>2</sub> sind viel höher als denkbare Emissionshandelspreise bei CO<sub>2</sub>-Zertifikaten in den Industrie- und Energiesektoren. Sanktionen sollten sich nicht so auswirken, dass durch sie die Fähigkeit der Industrie zu Innovationen geschmälert wird. Sie sollten vielmehr Anreize schaffen, Maßnahmen zu ergreifen und vielleicht neue Möglichkeiten zu finden, um das gewünschte Ziel zur Reduzierung der Kohlendioxidemission zu erreichen. Das EP schlug für neu zugelassene Autos Sanktionen von 10 € bis 40 € pro Gramm CO<sub>2</sub> vor (was einem CO<sub>2</sub>-Preis pro Tonne von bis zu 200 € entspricht), um das Ziel zu erreichen.

### **Einführungsphase:**

**EG-Vorschlag:** Keine Einführungsphase: 100 % der Flotte muss im Jahr 200X+4 den Wert von 130 g CO<sub>2</sub>/km erreichen.

**EG-Vorschlag:** Die Entwicklung neuer Modelle und neuer Plattformen dauert mindestens fünf bis acht Jahre. Unter diesem Gesichtspunkt macht es Sinn, die Regelung stufenweise über eine Übergangszeit von mehreren Jahren greifen zu lassen und nicht schlagartig ab einem bestimmten Datum. Daher wird vorgeschlagen, dass im Jahr 200X+4 ein Viertel der Neuwagen eines Herstellers den Zielwert erfüllen muss, im Jahr 200X+5 die Hälfte, im Jahr 200X+6 drei Viertel und im Jahr 200X+7 alle Neuwagen den Zielwert von 120 g CO<sub>2</sub>/km, die ergänzenden Maßnahmen eingerechnet. Diese flexible Regelung ist erforderlich, damit Hersteller den erforderlichen Spielraum für Entwicklungen haben und um alternative Wege zur Grenzwerteinhaltung zu finden..

### **Langfristige Ziele:**

**EG-Vorschlag:** Keine langfristigen Ziele.

**EP-Vorschlag:** 95 g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 200X+12.



## E-MAIL-NACHRICHT

---

Von: Giuseppe Caligiuri, Rat  
 An: Aaren Sutton, Sekretariat des ITRE, EP  
 Cc:  
 Datum: 11.10.200X  
 Betrifft: RE: Position des Rats zu EC(200X-1) 749 Endfassungl

---

Liebe Frau Sutton,

Ab morgen bis zum 29. Oktober 200X bin ich nicht im Büro. Es tut mir Leid, dass ich in den nächsten zwei Wochen kein Treffen arrangieren kann, um Ihnen einen vollständigen Überblick über die Position des Rates hinsichtlich des Vorschlags der Kommission zu geben. Um Ihnen einiges an Informationen zu geben, erhalten Sie eine Zusammenfassung unserer Position hinsichtlich der Hauptpunkte des Vorschlags.

- **Einführungsphase:** 60 % der Flotte hat den Wert 130 g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 200X+4 zu erreichen, 75 % im Jahr 200X+5, 85 % im Jahr 200X+6 und 100 % mit dem Jahr 200X+7.
- **Langfristige Ziele:** Überprüfung im Jahr 200X+5, ob das langfristige Ziel von ungefähr 95 g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 200X+12 erreicht werden kann (+ neue Modalitäten hinsichtlich des Gefälles der Grenzwertkurve, Parameter hinsichtlich der Nutzbarkeit-Definition und Sanktionen).
- **Besondere Emissionsziele:** Wir unterbreiten dieselben Vorschläge wie die Kommission. Die Zielsetzungen sollten die Masseangaben der Fahrzeuge zur Grundlage haben.
- **Sanktionen:** Sanktionen abhängig von dem Maß, um das bis 200X+7 vom Grenzwert 130 g CO<sub>2</sub> abgewichen wird. Sanktionsaufschlag pro Gramm über Grenzwert: 25 € bei einer Überschreitung um bis zu 3 Gramm, 40 € bei Überschreitungen um bis zu 6 Gramm, 80 € bei Überschreitungen um einen Wert von über 6 Gramm. Ab 200X+7 pro Gramm über Grenzwert: 25 € bei einer Überschreitung um bis zu 3 Gramm, 95 € bei Überschreitungen um einen Wert von über 3 Gramm.

Ich hoffe, dass diese Informationen einige notwendige Anhaltspunkte geben, um einen Kompromissvorschlag auszuarbeiten. Falls Sie weitere Fragen haben, können wir ein persönliches Treffen vereinbaren, wenn ich aus dem Urlaub zurück bin.

Viele Grüße

**Giuseppe Caligiuri**

----- Antwort von [Giuseppe.Caligiuri@consilium.europa.eu](mailto:Giuseppe.Caligiuri@consilium.europa.eu) - 11/10/200X -----

---

Von: Aaren Sutton, Sekretariat des ITRE, EP  
 An: Giuseppe Caligiuri, Rat  
 Cc:  
 Datum: 10.10.200X  
 Betrifft: Position des Rats zu EC(200X-1) 749 Endfassung

---

Sehr geehrter Herr Caligiuri,

Ich wende mich an Sie hinsichtlich des EG-Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen

Parlaments und des Rats zur Festlegung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen als Teil einer ganzheitlichen Strategie der Gemeinschaft, die CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen zu reduzieren.

Die erste Lesung ist vollzogen, und jetzt ist es meine Aufgabe, die Standpunkte der verschiedenen Interessenvertreter zu erfassen, um eine Kompromisslösung zu erarbeiten, die ich am 27. Oktober 200X vorlegen muss.

Ich würde mich gerne mit Ihnen treffen, um mit Ihnen die Position des Rats zum Vorschlag der EG zu diskutieren. Ist Ihnen das vor dem 22. Oktober 200X möglich? Das brächte mir genügend Zeit, um die verschiedenen Standpunkte der Interessenvertreter in meinen Kompromissvorschlag einzuarbeiten.

Viele Grüße

**Aaren Sutton**



## POSITIONSPAPIER

**DIE EGAI LEGT IHRE POSITION ZU DEN HAUPTPUNKTEN DES EG-VORSCHLAGS ZUR FESTLE- GUNG VON EMISSIONSNORMEN FÜR NEUE PERSONENKRAFTWAGEN FEST, WIE SIE VOM RAT AM 7. DEZEMBER 200X+1 ANGENOMMEN WORDEN SIND.**

### EINFÜHRUNGSPHASE

Die Industrie braucht eine Übergangphase von 200X+4 bis 200X+7, um die vorgeschlagenen CO<sub>2</sub>-Ziele erfüllen zu können. Wenn der Prozentsatz der Neuwagenflotte, der durch die Maßnahmen abgedeckt werden soll, stufenweise erhöht werden soll (25/50/75/100 %), ist eine grundlegende Neudefinition von Modellpolitik und Autodesign erforderlich, um den vorgeschlagenen CO<sub>2</sub>-Zielwerten (von durchschnittlich 20 % Reduktion bezogen auf die Gesamtflotte) entsprechen zu können. Eine solche Änderung erfordert eine progressive Einführung bei den verschiedenen Modellen. Die Entwicklungszeit für ein normales Automobil beträgt 5 bis 7 Jahre von der Konzipierung bis zum Beginn der Produktion, und ein Produktzyklus beträgt normalerweise 6 bis 7 Jahre. In Hinblick auf die 200X+4 verkauften Neuwagen heißt das: Fast 2/3 sind bereits in der Durchführungs- oder Herstellungsphase (bedeutsame Modifikationen sind überhaupt nicht mehr möglich), und 1/3 ist bereits in der Konzeptphase (Modifikationen sind nur begrenzt möglich).

**Die EGAI wünscht eine Einführungsphase von 200X+4 bis 200X+7, in der der Anteil der von der Regelung betroffenen Neuwagen jährlich anwächst.**

### HÖHE DER AUSGLEICHSZAHLUNG

Das Ziel der Hersteller ist es, der Verordnung zu entsprechen, statt Ausgleichszahlungen zu bezahlen. Sollten Regelungen über Ausgleichszahlungen (Ausgleichszahlungen bei Emissionsüberschreitung) Teil der Gesetzgebung sein, bittet die EGAI darum, dass die Automobilindustrie im Vergleich zu anderen Industrien fair behandelt wird. Die vom Rat vorgeschlagenen Emissionsüberschreitungs-Aufschläge (bis zu 95 € pro Gramm im Jahr 200X+7) weichen beträchtlich von den Beträgen ab, wie sie auf anderen Sektoren bzw. bei anderen Regelungen der EU und auch international zur CO<sub>2</sub>-Minderung und damit zusammenhängenden Ausgleichszahlungen erhoben werden.

- Angenommen, ein Auto fährt insgesamt 200.000 km während seines Lebenszyklus → 1 g CO<sub>2</sub>/km entspricht 200 kg (0,2 Tonnen) CO<sub>2</sub> über den gesamten Lebenszyklus → 95 € pro g und Auto entspricht 475 € pro Tonne CO<sub>2</sub>
- Veranschaulichendes Beispiel für die daraus resultierende finanzielle Last für Automobilhersteller (bei Überschreitung des Zielwertes um 1 g):
  - Firma Y: 95 € x 1 g x 3 Millionen verkaufter Autos = 285 Millionen Euro.

Heute liegt der Preis im Europäischen Emissionshandelssystem bei CO<sub>2</sub>-Zertifikaten unter 1 € pro Tonne bei einer Ausgleichszahlung in Höhe von 100 € pro Tonne. Außerdem geht die Europäische Kommission im grünen öffentlichen Vergaberichtlinienvorschlag davon aus, dass die externen Lebenszyklus-Kosten für CO<sub>2</sub> 20 € pro Tonne betragen.

Wenn das so ist, sollten die Emissionsüberschreitungs-Aufschläge dazu verwendet werden, zunehmend in Forschung (z. B. für saubere und energieeffiziente Wärmekraftmaschinen, integrierte Sicherheitssysteme) und in innovative Technologien zu investieren (z. B. bei Wasserstoff-Brennstoffzellen und Brennstoffzellen, Entwicklung wiederaufladbarer Hybride, Biokraftstoffe der zweiten Generation).

**Die EGAI bittet darum, dass die Automobilindustrie im Vergleich zu anderen Industrien fair behandelt wird, sollten Regelungen zu Ausgleichszahlungen Teil der Gesetzgebung sein.**

#### ZIEL

Der EGAI-Vorstand, bestehend aus den CEOs aller dreizehn Mitglieder, wiederholte, dass das Ziel von 130 g CO<sub>2</sub>/km, wie es von der Europäischen Kommission vorgeschlagen ist, bis 200X+4 durch neue Fahrzeugtechnologien alleine nicht realisierbar ist. Zusätzlich braucht die Fahrzeugindustrie aufgrund der langen Entwicklungs- und Produktionszyklen eine angemessene Vorlaufzeit, bevor ein gesetzlicher Rahmen in Kraft tritt. Die europäischen Automobilhersteller sind einem starken internationalen Konkurrenzdruck ausgesetzt, und ihre Fähigkeit zu Investitionen und Innovationen sollte nicht überstrapaziert und dadurch beeinträchtigt werden. Der früheste Termin, wann eine neue gesetzliche Regelung in Kraft treten kann, ist 200X+7. Die EGAI-Mitglieder werden zunehmend CO<sub>2</sub>-reduzierende Technologien einsetzen, z. B. Gangwechsel-Anzeigen, Reifendrucküberwachungssysteme, effizient arbeitende Klimaanlage und Autoteile in Leichtbauweise, damit im kommenden Jahrzehnt eine beständige Reduzierung der Kohlendioxidemissionen stattfindet.

**Die EGAI wünscht für die Inkraftsetzung der Ziele das Jahr 200X+7.**

#### GEWICHT ALS PARAMETER

Damit sichergestellt ist, dass die im Verkehr befindliche Fahrzeugflotte der Erneuerung unterzogen wird, muss die Politik so angelegt sein, dass es den Verbrauchern möglich bleibt, neue Autos zu kaufen. Eine mögliche Gesetzgebung sollte hinsichtlich des Wettbewerbs zwischen den Automobilherstellern neutral sein. Standards zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung bei Automobilen sollten die Unterschiede bei den Modellportfolios der europäischen Automobilhersteller berücksichtigen, mit dem Gewicht als geeignetsten Differenzierungsparameter. Hersteller sollten in der Lage sein, den Durchschnitt der CO<sub>2</sub>-Bilanz ihrer Flotte als maßgeblichen Wert zu nehmen. Aus folgenden Gründen ist das Gewicht der geeignetste Parameter: Er ist leicht zu ermitteln und zu überwachen; er wird bereits in Japan und China verwendet, wo es seit der Einführung der massebezogenen Gesetze nicht zu einem Zuwachs von Gewicht bei Fahrzeugen gekommen ist; er begrenzt die Vor- und Nachteile bei bestimmten Automobilarten und OEMs und er bietet eine bessere Korrelation zu CO<sub>2</sub>-Emissionen als andere Parameter.

Auch folgende Aspekte sprechen für das Gewicht als Parameter:

- Gewicht als Parameter beeinträchtigt nicht die Installation von Sicherheitseinrichtungen:
  - Ein auf dem „ökologischen Fußabdruck“ basierendes System würde denselben CO<sub>2</sub>-Zielwert einem Auto verordnen, dass keine Sicherheitseinrichtungen hat → der ökologische Fußabdruck „bestraft“ die Installation von Sicherheitseinrichtungen.
- Der Parameter Gewicht legt dem Design und weiteren Konstruktionsmerkmalen keine Grenzen auf:
  - Der Markt verlangt nach einer Vielfalt von Autodesigns hinsichtlich des ökologischen Fußabdrucks in Relation zum Schattenbereich, der ein Indikator für die Nutzbarkeit des Fahrzeugs ist (Transportkapazität in Bezug auf Personen und Güter) und ein Maß für den Raum, den das Fahrzeug im Verkehr einnimmt.
  - Ein auf dem ökologischen Fußabdruck basierendes System würde die Freiheit beim Autodesign einschränken und damit auch die Vielfalt bei den Produktportfolios.
- Besonders Fahrzeuge mit Frontantrieb haben eher einen großen Bug im Vergleich zu Fahrzeugen mit Hinterradantrieb:
  - Die Folge davon ist ein kürzerer Radabstand.
  - Durch ein auf dem ökologischen Fingerabdruck basierendes System würden Fahrzeuge mit Frontantrieb benachteiligt.

**Die EGAI wünscht die Anwendung eines auf Gewicht basierenden Systems.**



E-MAIL-NACHRICHT

---

Von: Gerard Mannion, FET  
An: Aaren Sutton, Sekretariat des ITRE, EP  
Cc:  
Datum: 3.10.200X  
Betrifft: RE: Position EC(200X-1) 749 Endfassung  
Anhänge:  Auf Gewicht basierende Standards

---

Liebe Frau Sutton,

Danke für den Überblick. Ich habe nur eine Anmerkung zu machen hinsichtlich der Ziele und der Termine, um die es geht:

Die Kommission hat das langfristige Ziel von 120 g/km abgeschwächt auf 130 g/km im Jahr 200X+4. Die Zahl 120 g/km wurde im Jahr 200X-13 vorgeschlagen und ursprünglich mit der Fristsetzung von Jahr 200X-3 verbunden. 130 g/km im Jahr 200X+4 bedeutet bereits ein 7-jähriger Aufschub sowie eine Aufweichung des Standards um 10 g/km, was darauf hinausläuft, dass die Vorlaufzeit 17 Jahre beträgt und damit außergewöhnlich lang ist. Das ist der Grund, warum wir fordern, dass das Ziel von 120 g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 200X+4 allein durch Maßnahmen bei Autos erreicht werden sollte.

Wir haben uns tatsächlich über die Parameter geeinigt, die zur Festlegung bestimmter Emissionsziele herangezogen werden sollten. Wir haben diese Position eingenommen, weil sie sowohl das Anliegen des Umweltschutzes auch die Interessen der Hersteller berücksichtigt. Unserer Position lautet wie folgt:

#### **Parameter und Grenzwertkurve**

- **Keine auf Gewicht basierenden CO<sub>2</sub>-Standards**

Solche Standards benachteiligen die Automobilhersteller, die leichtere Fahrzeuge produzieren. Durch den Bau leichterer Fahrzeuge wird der bedeutsamste Beitrag geleistet, um sowohl die CO<sub>2</sub>-Emission als auch den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren. Durch solche Standards wird die Verordnung in ihren Auswirkungen kostspieliger, weniger effektiv oder beides; und auch in Bezug auf die Sicherheit bringt sie keinerlei Vorteile. Der Grund, warum Gewichtsreduzierung für die Energieeffizienz so wichtig ist, ist im Grunde physikalischer Natur: Je größer die Masse eines Objektes ist, desto mehr Energie muss eingesetzt werden, um das Objekt zu bewegen. Beim Autodesign verhält es sich so: Leichtere Fahrzeuge brauchen weniger Energie, um zu beschleunigen. Sie brauchen weniger Energie, um die Friktion zwischen Reifen und der Straßenoberfläche zu überwinden, und sie brauchen weniger Energie, um bergauf zu fahren.

Beim vorgeschlagenen System wird Gewichtsreduzierung - eine der wichtigsten Methoden zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung - gravierend benachteiligt. Ein auf Gewicht basierendes System reduziert für die Automobilhersteller die Anzahl der Optionen, die zur Einhaltung der Zielwerte benutzt werden können, und daher führt es zu einem Prinzip, das weniger effektiv ist und/oder mehr Kosten verursacht.

In der Anlage erhalten Sie ein Dokument, das unserer Position untermauert.

- **Auf dem ökologischen Fußabdruck basierende Standards**

It is preferable to base CO<sub>2</sub> standards on the vehicle 'footprint' (track width multiplied by wheel base). Footprint based standards leave more options open for to reduce CO<sub>2</sub> and such standards do not penalise weight reduction as a compliance option.

Falls Sie weitere Fragen dazu haben, wenden Sie sich bitte gerne an mich.

Viele Grüße

**Gerard Mannion**

----- Antwort von [Gerard.Mannion@FET.com](mailto:Gerard.Mannion@FET.com) - 03/10/200X -----

---

Von: Aaren Sutton, Sekretariat des ITRE, EP  
 An: Gerard Mannion, FET  
 Cc:  
 Datum: 2. Oktober 200X  
 Betrifft: Position EC(200X-1) 749 Endfassung

---

Sehr geehrter Herr Mannion,

Im Anschluss an unser Treffen von 24. September 200X anlässlich der FET-Position zum EG-Vorschlag habe ich die von Ihnen vorgebrachten Mängel aufgelistet.

Nachfolgend sind die wesentlichen Mängel aufgeführt, die wir diskutiert haben:

**Ziele und Zeitpläne:**

- **120g CO<sub>2</sub>/km pro Fahrzeug im Jahr 200X+4 nur durch Maßnahmen bei Fahrzeugen**  
Das Ziel sollte allein durch Maßnahmen bei Fahrzeugen erreicht werden.
- **80 g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 200X+12, 60 g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 200X+17**  
Es ist entscheidend, jetzt längerfristige Grenzwerte für in der EU verkaufte Neuwagen zu setzen, um die notwendige Reduzierung beim Ausstoß von Treibhausgasen zu erzielen und um der Industrie verlässliche Daten für die Zukunft zu geben. In Bezug auf die Flotte der Neuwagen ist ein Durchschnittswert bei CO<sub>2</sub>-Emissionen von 80 g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 200X+12 und 60 g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 200X+17 erforderlich.

**Sanktionsaufschläge:**

- Hersteller, die die Standards nicht erfüllen, sollten Sanktionsaufschläge zu zahlen haben, die so hoch sind, dass sie lieber die Standards einhalten, statt zu bezahlen. Ein Aufschlag von ungefähr 150 € pro g CO<sub>2</sub>/km, um den der Grenzwert überschritten wird, würde dafür sorgen. Die vollständige Anwendung von Sanktionsaufschlägen sollte 200X+4 durchgesetzt werden. Die Anwendung von Aufschlägen aufzuschieben bedeutet, das Erreichen der Ziele aufzuschieben.

Sie erwähnten bei unserem Treffen, das die Parameter für bestimmte Emissionsstandards noch von den Mitgliedern Ihrer Vereinigung am 30. September 200X zu diskutieren seien. Haben Sie in dieser Angelegenheit eine Übereinkunft erzielt?

Viele Grüße

**Aaren Sutton**

**AUF GEWICHT BASIERENDE STANDARDS BENACHTEILIGEN DIE WEGE, EMISSIONEN DURCH GEWICHTSREDUZIERUNG ZU VERRINGERN**

Nach dem von der Kommission vorgeschlagenen, auf Gewicht basierendem System werden die Hersteller leichter Autos durch den für sie gültigen strengeren CO<sub>2</sub>-Standard benachteiligt. Dadurch entsteht ein sehr ernstes Problem.

Die Tabelle unten verdeutlicht, welche Folgen es hat, wenn bei einem Auto das Gewicht um 100 kg reduziert wird und wenn das auf Gewicht basierende System gilt, das die Kommission vorgeschlagen hat.

	Gewicht (kg)	CO <sub>2</sub> Ziel für 200X+4 gemäß EG-Vorschlag (g/km)	Derzeitige CO <sub>2</sub> -Emissionen (g/km)	Erzielte Emissionsreduzierung (g/kg)	Erforderliche CO <sub>2</sub> -Reduzierung zur Erreichung des Ziels (g/km)
VW Golf 200X-1	1376	134	139	/	5
VW Golf (100 kg leichter)	1276	129	131	8	2

Die Tabelle zeigt als Beispiel die Auswirkungen bei einem VW Golf, einem typischen Familienwagen mit 1.376 kg Gewicht. Bei diesem Auto müssten die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 5 g/km gesenkt werden, damit im Jahr 200X+4 das Ziel von 134 g/km erreicht wird, wenn das von der Kommission vorgeschlagene, auf Gewicht basierende System gilt. Würde man das Gewicht um 100 kg senken, würde das die Emission von 139 auf 131g senken, so dass der ursprüngliche Zielwert um 3 g übertroffen wird. Aber merkwürdigerweise hätte dieselbe Gewichtsreduzierung zur Folge, dass jetzt eine Benachteiligung in Form eines strengeren CO<sub>2</sub>-Zielwerts eintritt. Sogar dann, wenn die CO<sub>2</sub>-Emissionen um mehr als erforderlich gesenkt würden, müssten beim Golf die Emissionen um weitere zusätzliche 2 g gesenkt werden.