



CARS 21

Im Januar 2005 stellten Kommissionsvizepräsident Günter Verheugen und Bernd Pischetsrieder, Präsident des Verbandes der Europäischen Automobilhersteller (ACEA), die Initiative CARS 21 (Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century – Wettbewerbsfähiges Kraftfahrzeug-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert) vor.

CARS 21 ist eine hochrangige Expertengruppe unter Vorsitz des Kommissionsvizepräsidenten Verheugen. Seitens der Kommission nehmen weiter Kommissionsvizepräsident Jacques Barrot (Transport) und Kommissar Stavros Dimas (Umwelt) teil sowie aus den EU-Mitgliedstaaten die britische Umweltministerin Margaret Beckett, Wirtschaftsminister Wolfgang Clement, der französische Industriestaatsminister Patrick Devedjian, der tschechische Vizepremierminister Martin Jahn und der italienische Verkehrsminister Pietro Lunardi. Als Mitglieder des Europäischen Parlamentes wirken Garrelt Duin (PSE/DE) und Malcolm Harbour (EPP/UK) mit sowie Armand Batteux (Europäische Vereinigung der Automobilzulieferindustrie) und Wilhelm Bonse-Geuking (Europäische Erdölindustrie). Neben Bernd Pischetsrieder (Volkswagen) gehören der Initiative aus dem Bereich der Automobilindustrie Lewis Booth (Ford Europa), Leif Johansson (AB Volvo), Sergio Marchionne (Fiat) und Louis Schweitzer (Renault) an, ferner David Baldock (Institut für europäische Umweltpolitik), Tony Janssen (Europäischer Metallgewerkschaftsbund) und Max Mosley (Internationaler Automobilverband).

Aufgabe der Expertengruppe wird es sein, Empfehlungen auszuarbeiten für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie, Regulierungsansätze zu bestimmen und die Bedingungen, unter denen Innovationen sich in Wettbewerbsvorteilen niederschlagen, aufzuzeigen. Eine erste Sitzung ist für Anfang März 2005 geplant; bis zum Jahresende sollen Vorschläge erarbeitet sein, die die Kommission 2006 in einem Programm umzusetzen beabsichtigt.

Der Europäische Rat (ER) Lissabon hatte im März 2000 das ehrgeizige Ziel vorgegeben, Europa zur wettbewerbsfähigsten und dynamischsten, wissensbasierten Wirtschaft zu entwickeln. Im Frühjahr 2003 nahm sich der ER der wirtschaftlichen Dimension der Lissabonner Strategie an, gründete die Ratsformation „Wettbewerbsfähigkeit“ und übertrug ihr die Aufgabe, im Rahmen einer von der Kommission zu entwickelnden integrierten Strategie, die sowohl Querschnittsthemen als auch sektorbezogene Aspekte beinhaltet, Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum zu stärken. Die Kommission hatte mit Besorgnis festgestellt, dass sich der Produktivitätszuwachs in Europa seit 1995 spürbar verlangsamte und Europa bei den Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen wie den Innovationsleistungen hinter seinen Konkurrenten zurückblieb. Die Kommission legte in der Folge Analysen zu bereichsübergreifenden wie sektoralen Aspekten vor. Für branchenspezifische Analysen kündigte sie eine enge Zusammenarbeit mit allen interessierten Gruppen an und setzte dies in Teilbereichen mit Initiativen wie „STAR 21“ (Luft- und Raumfahrt) und „LeaderShip 2015“ (Schiffbau) um. Im November 2003 hatte die Kommission angekündigt, eine hochrangige Expertengruppe für die Automobilindustrie einzusetzen und dies im April 2004 in ihrer Mitteilung zum Strukturwandel bestätigt.

Die Automobilindustrie ist eine Schlüsselindustrie in Europa. Ca. 2,13 Millionen EU-Bürger sind direkt in der Automobilindustrie beschäftigt, jedes dritte auf der Welt produzierte Auto kommt aus der Europäischen Union. Mit Blick auf wachsende Märkte etwa in Asien erhoffen sich europäische Automobilhersteller weitere Zuwachsraten. In der EU-15 konzentrierte sich die Produktion von Kraftfahrzeugen auf Deutschland (45 % der Wertschöpfung der EU-15 wurden 2002 hier erzielt), Frankreich, das Vereinigte Königreich, Italien, Spanien und Schweden. In den neuen Mitgliedstaaten produzieren die Tschechische Republik, Ungarn, Polen und die Slowakei Kraftfahrzeuge. In einer Stärken/Schwächen-Analyse wertet die Kommission u.a. die Größe des anspruchsvollen Binnenmarktes und die Kundentreue als Wettbewerbsvorteile, schätzt aber gleichzeitig das Wachstumspotenzial als begrenzt ein. Die Erweiterung zur EU-25 habe den Binnenmarkt vergrößert und gebe Unternehmen die Möglichkeit der Reorganisation von Wertschöpfungsketten. Die Wettbewerbsstärken der neuen Mitgliedstaaten könnten so genutzt werden. Auch für ausländische Investoren sind die neuen Mitgliedstaaten attraktiv, weil kostengünstige Standorte, die den Zugang zum Binnenmarkt ermöglichen. Kurzfristig – so die Kommission – seien Produktivität und Arbeitskosten wichtige Wettbewerbsfaktoren. Langfristig seien Innovation und Investitionen in Forschung und Entwicklung Determinanten des Wettbewerbes. Sorge bereitet der Kommission jedoch, dass Europa derzeit hinsichtlich Produktivität und Lohnstückkosten im Vergleich zu den USA und Japan schlechter aufgestellt sei.

Im Wettbewerbsbericht 2004 der Kommission ist die Automobilindustrie einer von 3 Themenschwerpunkten. Die Kommission sieht Chancen für die europäische Automobilindustrie in einer weiteren Liberalisierung des Welthandels, im Engagement in China und bei der Entwicklung innovativer Technik wie etwa der neuen Brennstoffzellen.

Zu den rechtlichen Rahmenbedingungen hat der Vorsitzende der CARS 21-Gruppe Verheugen als einen ersten konkreten Schritt angekündigt, der Kommission die Rücknahme der EU-Richtlinie über Typengenehmigungen zu empfehlen. Typengenehmigungen sollen in Zukunft einheitlich auf der Basis von Regelungen der Vereinten Nationen ausgestaltet werden. Staaten, die die entsprechenden Abkommen, die in der Economic Commission for Europe (UN-ECE) in Genf ausgehandelt werden und über die EU hinaus Geltung haben, unterzeichnen, sind dann zur gegenseitigen Zulassung von Fahrzeugkomponenten, die diese Vorgaben erfüllen, verpflichtet. Damit soll das Nebeneinander von UN-ECE-Regelungen und EG-Richtlinien, die aufeinander abgestimmt werden müssen, begrenzt werden. Für die Industrie bedeutet dies die Konzentration auf ein technisches Regelwerk und damit weniger Aufwand im Hinblick auf Zulassungsverfahren. Weitere Themen sind die Einführung einer neuen EU-Abgasnorm ab 2010 und die Frage möglicher steuerlicher Anreize für Dieselmotoren. Verheugen kündigte an, dass die Kommission 2005 einen Vorschlag für eine so genannte Euro 5-Regelung unterbreiten werde, der ein Grenzwert für Russpartikelemissionen von 5 Milligramm je Kilometer zugrunde liege.

Quellen:

- Europäische Kommission, Industriepolitik in einem erweiterten Europa, in: KOM(2002) 714 endgültig, Brüssel 11.12.2002
- Europäische Kommission, Einige Kernpunkte der europäischen Wettbewerbsfähigkeit – Hin zu einem integrierten Konzept, in: KOM(2003) 704 endgültig, Brüssel, 21.11.2003
- Europäische Kommission, Den Strukturwandel begleiten: Eine Industriepolitik für die erweiterte Union, in: KOM(2004) 274 endgültig
- Commission staff working document, SEK (2004) 1397, European Competitiveness report 2004, in: www.europa.eu.int/comm/enterprise/enterprose_policy/competitive-ness/doc/comp_2004-en.pdf
- Bulletin Quotidien Europe Nr. 8868 v. 18. Januar 2005, S. 15

Verfasserin: Heike Baddenhausen-Lange, Fachbereich XII – Europa