KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 9.12.2002
KOM(2002) 693 endgültig

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

Umsetzung der Gemeinschaftsstrategie zur Verminderung der CO^2-Emissionen von Kraftfahrzeugen: Dritter Jahresbericht über die Wirksamkeit der Strategie (Berichtsjahr 2001)

{SEK(2002) 1338}

I. EINLEITUNG

Die Kommission setzt derzeit die Gemeinschaftsstrategie zur Verringerung der CO^2-Emissionen von Kraftfahrzeugen und des Kraftstoffverbrauchs um[1][2]. Die Strategie beruht auf folgenden drei Kernbereichen[3]:

(1) Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs mit dem Ziel, bei neuen Personenkraftwagen bis zum Jahr 2008/9 einen durchschnittlichen spezifischen[4] CO^2-Ausstoß von 140 g CO^2/km zu erreichen.

(2) Angabe des Kraftstoffverbrauchs von Kraftfahrzeugen[5]. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Verbraucher Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO^2-Emissionen von neuen Personenkraftwagen, die in der Gemeinschaft zum Kauf oder Leasing angeboten werden, erhalten und so ihre Entscheidung in voller Sachkenntnis treffen können.

(3) Förderung eines geringeren Kraftstoffverbrauchs bei Personenkraftwagen durch fiskalische Maßnahmen.

Der Jahresbericht der Kommission über die Wirksamkeit der Strategie erfüllt auch die Pflicht zur Berichterstattung gemäß Artikel 9 der Entscheidung 1753/2000/EG[6]. Außerdem wird in diesem Dritten Bericht für den Berichtszeitraum 1995 bis 2001 auf Artikel 7 dieser Entscheidung eingegangen, in dem festgelegt ist, dass die Kommission bis spätestens 31. Dezember 2002 einen Bericht über das Funktionieren des aufgrund dieser Entscheidung eingerichteten Überwachungssystems vorzulegen hat.

Die Kommission ist der Ansicht, dass diese konsolidierte Berichterstattung die effizienteste Möglichkeit ist, alle interessierten Parteien die Umsetzung der Gemeinschaftsstrategie verfolgen zu lassen[7].

II. KURZE GESAMTBEWERTUNG

Berücksichtigt man alle Maßnahmen, so gingen die durchschnittlichen spezifischen CO^2-Emissionen von Personenkraftwagen in der Gemeinschaft insgesamt im Zeitraum 1995-2001 von 186 g CO^2/km auf etwa 167 -170 g CO^2/km zurück[8]. Die Gemeinschaftsstrategie zur

---

1 KOM (95) 689 endgültig

2 Schlussfolgerungen des Rates vom 25.6.1996

3 Diese Kernbereiche werden durch Forschungsarbeiten ergänzt.

4 Der Begriff „spezifisch“ wurde dem Titel der Entscheidung 1753/2000/EG entnommen und wird verwendet, um anzuzeigen, dass die CO^2-Emissionen in Gramm pro Kilometer ausgedrückt werden.

5 Richtlinie 1999/94/EG über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO^2-Emissionen bei der Vermarktung neuer Personenkraftwagen.

6 Entscheidung 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO^2 -Emissionen neuer Personenkraftwagen.

7 Informationen über die Gemeinschaftsstrategie finden sich auch im Internet unter: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

8 Die Marge berücksichtigt alle bekannten potenziellen Unsicherheiten. Der niedrigere Wert basiert auf den von den Verbänden gelieferten Daten, einschließlich aller von den Verbänden vorgenommenen Korrekturen; der höhere Wert enspricht den von den Mitgliedstaaten gelieferten Daten ohne Korrektur. Der höhere Wert wird berichtigt, sobald eine Einigung über den angemessenen Korrekturfaktor erzielt wurde.

Verringerung der CO^2-Emissionen von Kraftfahrzeugen und des Kraftstoffverbrauchs hat zum Ziel, bei neu in der EU zugelassenen Personenkraftwagen bis zum Jahr 2005 (spätestens 2010) einen durchschnittlichen spezifischen CO^2-Ausstoß von 120 g CO^2/km zu erreichen. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass das Gemeinschaftsziel von 120 CO^2/km schon im Jahr 2005 erreicht wird. Realistischerweise darf jedoch davon ausgegangen werden, dass das Ziel bis 2010 erreicht wird, wenn die erforderlichen Maßnahmen getroffen und die entsprechenden Anstrengungen unternommen werden.

III. FORTSCHRITTE DER AUTOMOBILINDUSTRIE IM HINBLICK AUF IHRE JEWEILIGEN SELBSTVERPFLICHTUNGEN

Selbstverpflichtungen wurden vom europäischen (European Automobile Manufacturers Association ACEA[9])[10], vom japanischen (Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA[11]) und vom koreanischen (Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA[12]) Automobilherstellerverband eingegangen[13]. Tabelle 1 enthält ein detailliertes Verzeichnis der wichtigsten Hersteller/Verbindungen/Marken, die dem jeweiligen Verband hinsichtlich der in diesem Bericht genannten Überwachungszahlen zuzuordnen sind.

ACEA	ALFA ROMEO, ALPINA, ASTON MARTIN, AUDI, BAYERISCHE MOTOREN WERKE , BENTLEY, CADILLAC, CHEVROLET, CHRYSLER, CITROEN, DAIMLER, FERRARI., FIAT, FORD, GENERAL MOTORS JAGUAR, JEEP, LAMBORGHINI, LANCIA-AUTOBIANCHI, LAND-ROVER, MASERATI, MATRA, MCC (SMART), MERCEDES-BENZ, MG*, MINI, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, ROLLS-ROYCE, ROVER*, SAAB, SEAT, SKODA, VAUXHALL, VOLKSWAGEN, VOLVO
JAMA	DAIHATSU, HONDA, ISUZU, LEXUS, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, SUBARU, SUZUKI, TOYOTA
KAMA	DAEWOO, HYUNDAI, KIA, SSANGYONG

* Zu beachten ist, dass die Zahlen für Rover, einschließlich MG, in den ACEA-Zahlen für 2001 enthalten sind, obwohl Rover nicht mehr förmliches Mitglied des ACEA ist.

Tabelle 1: Verzeichnis der wichtigsten Hersteller/Angliederungen/Marken, die dem jeweiligen Verband hinsichtlich der in diesem Bericht genannten Überwachungszahlen zuzuordnen sind.

Alle drei Selbstverpflichtungen sehen gleichwertige Anstrengungen vor, die die folgenden Hauptmerkmale aufweisen:

---

9 Im Dachverband europäischer Automobilhersteller vertretene europäische Hersteller: BMW AG, DaimlerChrysler AG, Fiat S.p.A., Ford of Europe Inc., General Motors Europe AG, Dr. Ing. H.c.F. Porsche AG, PSA Peugeot Citroën, Renault SA, Volkswagen AG.

10 KOM (98) 495 endgültig

11 Im JAMA vertretene japanische Automobilhersteller: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota.

12 Im KAMA vertretene koreanische Automobilhersteller: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation.

13 KOM (99) 446 endgültig

(1) CO^2-Emissionsziel: Alle Selbstverpflichtungen enthalten das gleiche CO^2-Emissionsziel für in der Europäischen Union verkaufte neue Personenkraftwagen, d. h. durchschnittlich 140 g CO^2/km (soll von ACEA bis 2008 und von JAMA und KAMA bis 2009 erreicht werden).

(2) Eingesetzte Mittel: ACEA, JAMA und KAMA verpflichten sich dazu, das CO^2-Ziel hauptsächlich durch technologische Entwicklungen und damit verbundene Veränderungen des Marktes zu erreichen.

Zusätzlich werden für 2003/2004[14] „geschätzte Zielbereiche" für die durchschnittlichen CO^2-Emissionen neuer Personenkraftwagen festgesetzt. Schließlich haben sich alle Verbände verpflichtet, 2003 (ACEA und JAMA) oder 2004 (KAMA) die Möglichkeiten einer zusätzlichen Verminderung der CO^2-Emissionen *"im Hinblick auf eine weitere Annäherung an das Ziel der Gemeinschaft von 120 g CO^2/km bis 2012 überprüfen"*.

Die Selbstverpflichtungen unterliegen einer gründlichen und transparenten Überwachung[15]. Zu diesem Zweck werden jedes Jahr „Gemeinsame Berichte", jeweils mit einem Verband, entworfen und von den Parteien gebilligt. Sie werden parallel zu dieser Mitteilung als SEK-Dokument veröffentlicht (siehe Anhang). Da das offizielle CO^2-Überwachungssystem der EU im Jahr 2002 nicht voll funktionsfähig war[16], haben die betreffenden Verbände wie zuvor die zugrundeliegenden Daten geliefert. Die Quellen für die Daten der Verbände gelten als zuverlässig.

Die wesentlichen Ergebnisse für den Berichtszeitraum 1995 bis 2001 sind:

- Im vergangenen Jahr haben alle Verbände die durchschnittlichen spezifischen CO^2-Emissionen ihrer auf dem EU-Markt verkauften Personenkraftwagen verringert (ACEA um rund 2,5%, JAMA um rund 2,2% und KAMA um rund 2,6%[17]). Die Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch von mit Diesel betriebenen Personenkraftwagen sind deutlich höher als bei Benzinfahrzeugen (siehe Tabelle 2).

---

[14] Für ACEA 165 – 170 g CO^2/km im Jahr 2003; für JAMA 165 – 175 g CO^2 /km im Jahr 2003; für KAMA 165 – 170 g CO^2/km im Jahr 2004.

[15] Die Transparenz der Zahlen für das Jahr 2001 leidet etwas unter der Tatsache, dass die Verbände und die Kommission sich nicht auf den „Korrekturfaktor" einigen konnten, der für die jüngsten Veränderungen der Prüfverfahren zu verwenden ist. Die Selbstverpflichtungen besagen, dass die CO^2-Emissionen von neuen Personenkraftwagen gemäß der Richtlinie 93/11/EG zu messen sind, auf deren Grundlage die künftigen Ziele festgesetzt wurden und auf der die historischen Daten in diesem Bericht beruhen. Seit die Selbstverpflichtungen eingegangen wurden, wurde die obligatorische Typgenehmigungsmethode zur Messung der CO^2-Emissionen durch die Richtlinie 99/100/EG geändert. Eine der grundsätzlichen Änderungen (wird im Zeitraum 2000 bis 2003 für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 eingeführt) betrifft den Fahrzyklus: die Streichung der ursprünglich vorgesehenen Leerlaufzeit des Motors von 40 Sekunden ohne Messung unmittelbar vor der Prüfung. In der Regel steigt nach einer solchen Änderung des Prüfverfahrens der gemessene Wert der CO^2-Emissionen. Daher muss ein Korrekturfaktor auf die gemessenen CO^2-Emissionen solcher Fahrzeuge angewandt werden, damit sie in Einklang mit dem Verfahren der Richtlinie 93/116/EG stehen.

[16] In Artikel 8 der Entscheidung 1753/2000/EG ist festgelegt, dass die im Rahmen des Überwachungssystems ab dem Jahr 2003 ermittelten Daten als Grundlage für die Überwachung der von der Automobilindustrie gegenüber der Kommission eingegangenen Selbstverpflichtungen dienen.

[17] Alle Prozentzahlen basieren auf den korrigierten Daten der Verbände. Die endgültigen Zahlen werden leicht darunter liegen.

- ACEA macht gute, JAMA zufriedenstellende Fortschritte. Beide sind auf dem richtigen Weg (siehe Schaubild 1). Der ACEA hat bereits im Berichtszeitraum 2000 das bis 2003 gesetzte Zwischenziel erreicht und befindet sich nun am untersten Ende dieses Zielbereichs. Wenn der JAMA im Durchschnitt die im Jahr 2001 erreichte Verringerungsrate beibehalten kann, könnte zumindest das bis 2003 gesetzte Zwischenziel von 175 g/km erreicht werden.

- Die Fortschritte des KAMA sind unzureichend, wenn auch im Jahr 2001 die bisher höchste Minderungsrate erzielt wurde. Es besteht tatsächlich die Gefahr, dass KAMA das bis 2004 gesetzte Zwischenziel nicht erreichen wird. Dies könnte das gesamte Konzept gefährden[18]. KAMA erklärt, dass die mangelnden Fortschritte hauptsächlich auf die wirtschaftliche Lage der koreanischen Automobilindustrie und deren Umstrukturierung zurückzuführen sind. Außerdem sei ihre Technologie ursprünglich sehr rückständig gewesen, so dass es länger dauert, bis die höheren Minderungsraten erreicht werden. Im vergangenen Jahr machte jedoch zumindest ein Teil der Industrie gute Profite, die koreanische Wirtschaft erholt sich rasch und die Umstrukturierung der Industrie führt zu einer stabileren Lage. Daher erwartet die Kommission, dass KAMA in den kommenden Jahren aufholen wird. KAMA hat seine diesbezügliche Selbstverpflichtung bekräftigt.

- Um das Endziel von 140 g/km zu erreichen, sind zusätzliche Anstrengungen erforderlich, da die durchschnittliche Minderungsrate aller drei Verbände gesteigert werden muss. Im Durchschnitt muss die Minderungsrate bei rund 2% oder etwa 4 g/km pro Jahr liegen. Im Berichtszeitraum 1995 bis 2001 hat ACEA durchschnittlich etwa 1,9 % pro Jahr erreicht, JAMA 1,5 % pro Jahr und KAMA 0,9% pro Jahr[19]. Es wurde jedoch von Beginn an damit gerechnet, dass die durchschnittliche Minderungsrate in den späteren Jahren höher liegen würde.

Am 30. April 2002 hat der ACEA die Kommission darüber unterrichtet, dass der Hersteller Rover - der ursprünglich als Teil von BMW unter die Selbstverpflichtung fiel - nicht länger Mitglied des ACEA ist. Im Bezugsjahr 1995 für die Selbstverpflichtungen verkaufte Rover rund 300 000 Personenkraftwagen in der EU; die Verkäufe gingen im Lauf der Zeit auf etwa 130 000 Stück im Jahr 2001 zurück. Da erstmals seit die Selbstverpflichtungen eingegangen wurden eine Änderung der Verbandsmitgliedschaft erfolgte, prüfen die Kommissionsdienststellen den Fall sehr sorgfältig unter rechtlichen und wettbwerbsrechtlichen Gesichtspunkten. Die Kommission wird alle Anstrengungen unternehmen um sicherzustellen, dass Änderungen bei der Verbandsmitgliedschaft weder negative Rückwirkungen auf die Selbstverpflichtungen insgesamt noch auf die Wettbewerbsbedingungen haben werden. Die Zahlen in dieser Mitteilung verstehen sich noch einschließlich Rover.

---

[18] Es wird darauf hingewiesen, dass der Rat die Kommission aufgefordert hat, „...unverzüglich Vorschläge einschließlich Rechtsetzungsvorschläge zur Beratung vorzulegen, sollte sich auf der Grundlage der Überwachung und nach Konsultationen der Herstellerverbände erweisen, dass ein oder mehr Verbände ihren Verpflichtungen nicht nachkommen“ (Schlussfolgerungen des Rates vom Oktober 1999)

[19] Alle Prozentzahlen basieren auf den korrigierten Daten der Verbände. Die endgültigen Zahlen werden leicht darunter liegen.

ACEA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Veränderung 95/01 (4)**
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	(%)
Benzin	188	186	183	182	180	177	172/174	-8,5/-7,4
Diesel	176	174	172	167	161	157	153/154	-13,1/-12,5
Alle Kraftstoffe (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**164/166**	**-11,4/-10,3**
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Veränderung 95/01 (4)**
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	(%)
Benzin	191	187	184	184	181	177	175	-8,4
Diesel	239	235	222	221	221	213	200	-16,3
Alle Kraftstoffe (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**179**	**-8,7**
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Veränderung 95/01 (4)**
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	(%)
Benzin	195	197	201	198	189	185	179/180	-8,2/-7,7
Diesel	309	274	246	248	253	245	234/236	-24,3/-23,6
Alle Kraftstoffe (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**186/188**	**-5,6/-4,6**
EU-15 (2)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Veränderung 95/01 (4)**
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	(%)
Benzin	189	186	184	182	180	178	173/174	-8,3/-7,8
Diesel	179	178	175	171	165	163	156/157	-12,7/-12,2
Alle Kraftstoffe (1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**167/168**	**-10,4/-9,9**

Tabelle 2: Durchschnittliche spezifische CO^2-Emissionen neuer Personenkraftwagen nach Kraftstoffart für die einzelnen Verbände und die Europäische Union

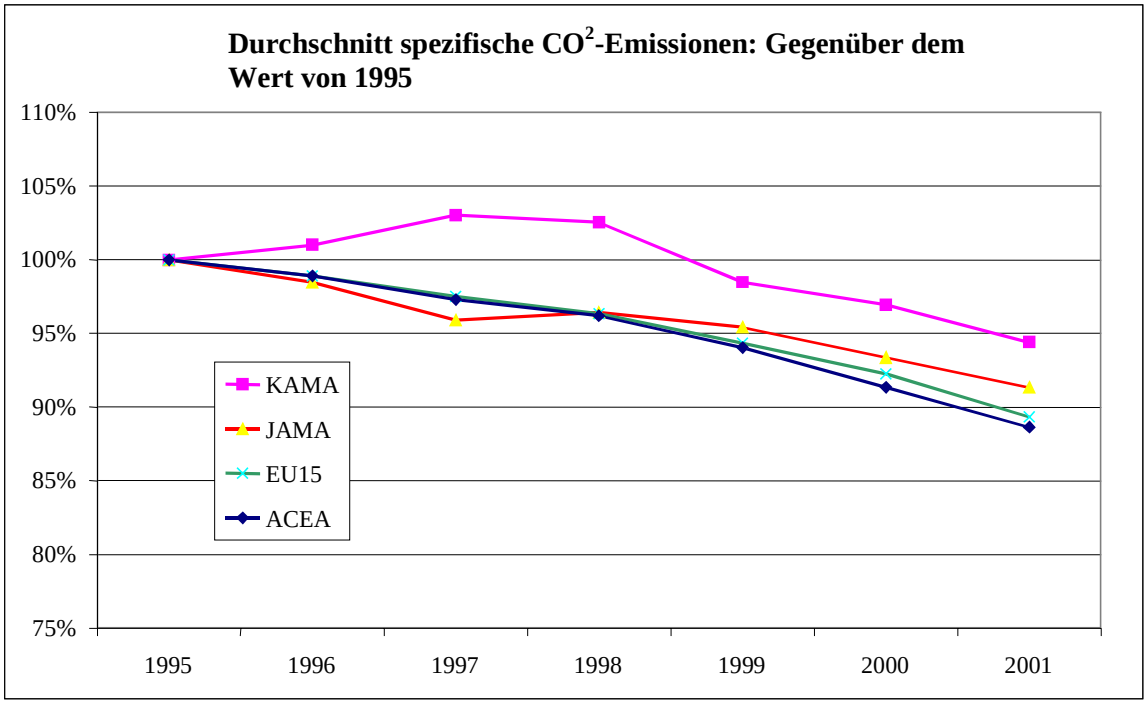
(1) Nur für Fahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren, andere Kraftstoffe und statistisch nicht bestimmte Fahrzeuge werden diese Durchschnittswerte voraussichtlich nicht signifikant beeinflussen.
(2) Von den Herstellern in der EU in Verkehr gebrachte neue Personenkraftwagen, die nicht unter die Selbstverpflichtungen fallen, würden den EU-Durchschnitt nicht signifikant beeinflussen.
(3) Die Zahlen wurden in Bezug auf die Änderung des Fahrzyklus‘ nicht korrigiert.
(4) Die erste Zahl gibt die vom Verband übermittelten Daten wieder, die zweite Zahl ist unkorrigiert[20]. Die Prozentsätze sind aus ganzen CO^2-Zahlen berechnet.

[20] Im Dezember 1999 hat die Kommission eine Studie an TNO vergeben, um Ratschläge unabhängiger Experten zum Korrekturfaktor einzuholen. ACEA und JAMA haben Prüfdaten zur Verfügung gestellt (die

Es wird darauf hingewiesen, dass die in diesem Bericht enthaltenen CO^2-Zahlen die Auswirkungen aller mit CO^2 zusammenhängenden Maßnahmen der Gemeinschaft wiedergeben. Aufgrund Artikel 10 der Entscheidung 1753/2000 muss die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament bis 2003/4 und 2008/9 über die durch technische und andere Maßnahmen erzielten Reduzierungen Bericht erstatten. Im Jahr 2002 hat die Kommission einen Dienstleistungsvertrag vergeben, um diese Frage eingehend prüfen zu lassen.

---

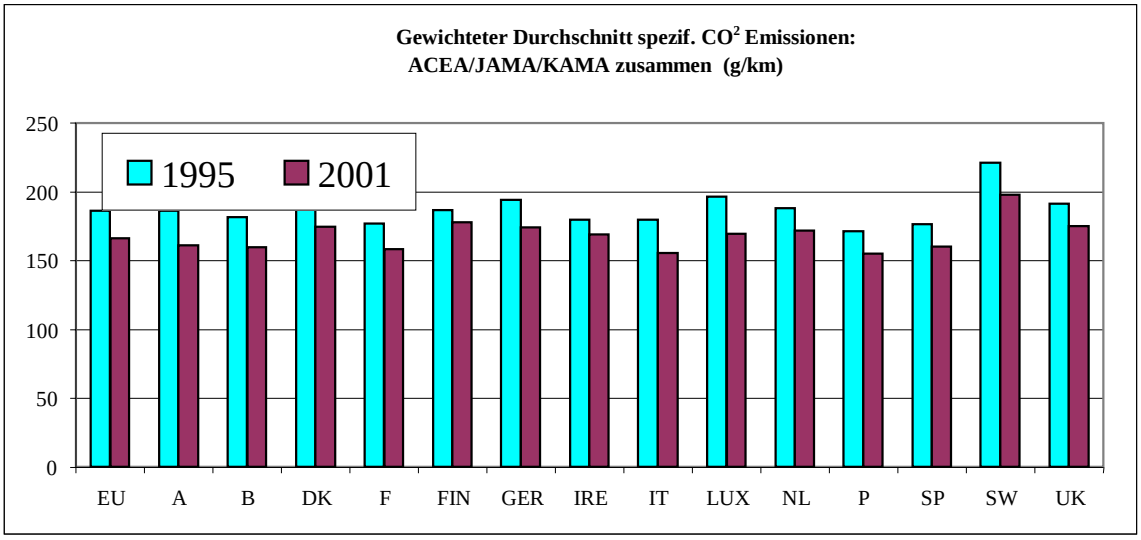
jedoch nicht repräsentativ für die von den beiden Verbänden auf dem EU-Markt verkauften Fahrzeugbestände sind, da die gelieferten Prüfdaten sich alle auf große Fahrzeuge beziehen und stärker von der Änderung des Fahrzyklus betroffen sind) und TNO hat seine eigenen Daten hinzugezogen. Basierend auf all diesen Daten und unter Berücksichtigung der Bemerkungen der Verbände zur Repräsentativität der Daten hat TNO den Korrekturfaktor berechnet, unter Anwendung statistischer Standardverfahren. Die beiden Verbände stimmen dem berechneten Korrekturfaktor jedoch nicht zu. Daher konnte kein allgemeiner Korrekturfaktor auf die Zahlen für die Jahre 2000 und 2001 angewandt werden. Die Schätzungen zur Auswirkung der Änderung des Fahrzyklus' liegen zwischen 0,7% (Schätzung der Kommission basierend auf unabhängigem Expertenwissen) und 2,1% (ACEA). Der tatsächlich angewandte „Korrekturfaktor" kann jedoch nicht genau festgelegt werden, da der tatsächliche Bruchteil der nach dem neuen Zyklus geprüften Personenkraftwagen nicht bekannt ist. Für das Jahr 2001 haben ACEA und KAMA korrigierte Zahlen geliefert. Nach Angaben von ACEA geht der Verband davon aus, dass 2001 mindestens 90% aller Fahrzeuge unter 2500 kg nach dem neuen Fahrzyklus geprüft wurden. ACEA hat berechnet, dass 90% eines Korrekturfaktors von 1,2 1% entspricht, und hat AAA angewiesen, die für Fahrzeuge der Klasse M1 bis 2500 kg erhobenen Daten für 2001 um durchschnittlich 1% herabzusetzen. Bei KAMA wurde die genaue Zahl der nach dem neuen Prüfverfahren geprüften Fahrzeuge festgestellt (nach Angaben von KAMA). Dann wurde ein Korrekturfaktor von 1% auf diese Fahrzeuge angewandt. JAMA hat keinen Korrekturfaktor angewandt. In den Gemeinsamen Berichten von ACEA und KAMA erklärt die Kommission, dass sie der Anpassung nicht zustimmen kann, da der Korrekturfaktor 0,7% und nicht 1,2% (oder 1,0% wie bei KAMA) betragen sollte, und die genaue Anzahl der nach dem neuen Prüfverfahren geprüften Fahrzeuge bekannt sein sollte. Die Kommission ist der Auffassung, dass die CO^2-Emissionen neu zugelassener Personenkraftwagen um einen vereinbarten und angemessenen Korrekturfaktor korrigiert werden sollten und dies ab dem kommenden Jahr geschehen sollte. Solange keine Einigung erzielt wird, sollten keine Korrekturen vorgenommen werden. Im Juli 2002 wurde auf Ebene der Aufsichtsgruppe Einigkeit darüber erzielt, dass bald eine Lösung gefunden werden muss. Es wird darauf hingewiesen, dass die Unterschiede zwischen den Korrekturfaktoren im Jahr 2001 geringe Auswirkungen hatten.



Alle Daten wie von den Verbänden übermittelt und korrigiert

Abbildung 1: Durchschnittliche spezifische CO^2-Emissionen neuer Personenkraftwagen im Vergleich zu 1995 für die einzelnen Verbände und die Europäische Union

Die durchschnittlichen CO^2-Gesamtemissionen neuer im Jahr 2001 zugelassener Personenkraftwagen lagen in allen Mitgliedstaaten unter den Zahlen von 1995 und den Jahren dazwischen (siehe Abbildung 2). Es muss jedoch erwähnt werden, dass in einigen Mitgliedstaaten die spezifischen CO^2-Emissionen einzelner Verbände angestiegen sind, z.B. stiegen in Frankreich, Deutschland, Irland, Portugal und Schweden die CO^2-Emissionen von KAMA an. Dies steht nicht in Widerspruch zu den Selbstverpflichtungen, zeigt jedoch deutlich, dass die Tendenzen einzelner Verbände in bestimmten Mitgliedstaaten stark voneinander abweichen können.



Alle Daten wie von den Verbänden übermittelt und korrigiert

Abbildung 2: Durchschnittliche spezifische CO^2-Emissionen neuer Personenkraftwagen in der EU und in den Mitgliedstaaten in den Jahren 1995 und 2001 (gewichteter Durchschnitt auf der Basis der von den drei Verbänden übermittelten Daten für Diesel- und Benzinfahrzeuge)[21]

Alle Verbände haben im Berichtszeitraum den Anteil der Dieselfahrzeuge an ihren jeweiligen Verkäufen weiter erhöht (siehe Tabelle 3). Dies war kurzfristig vorhergesagt worden. Im Hinblick auf das Ziel 2008/9 wurde davon ausgegangen, dass die Verbände es nicht nur über eine Erhöhung des Dieselanteils erreichen würden, sondern nur durch technologische Entwicklungen und damit verbundene Marktveränderungen.[22] In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass der Rat die Kommission aufgefordert hat, *„...weitere Anstrengungen im Hinblick auf eine beträchtliche Reduzierung von Nano-Partikel-Emissionen zu unternehmen und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der neuesten Studien über die gesundheitlichen Auswirkungen von Nano-Partikel-Emissionen insbesondere ein neues Messverfahren für Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Lastkraftwagen auszuarbeiten...*“[23] und dass der ACEA kürzlich in Zusammenhang mit der Einführung der Benzin-Direkteinspritzungstechnologie auf Unsicherheiten hingewiesen hat. Diese Technologie sollte den starken Trend hin zu Diesel-Pkw brechen.

---

21 EU umfasst keine Daten für Griechenland und Finnland, da keine ausreichenden Daten verfügbar sind.

22 In den drei „Gemeinsamen Berichten“ wurde diese komplexe Frage der Marktveränderungen nicht weiter berührt.

23 Schlussfolgerungen des Rates vom 18./19.12.2000.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Veränderung '95-01' (2)
Benzin	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	-15,2%
Diesel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	15,3%
Alle Kraftstoffe	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	22,6%
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**Veränderung '95-01' (2)**
Benzin	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,%	79,1%	-3,0%
Diesel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	7,9%
Alle Kraftstoffe	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	23,2%
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**Veränderung '95-01' (2)**
Benzin	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	-2,7%
Diesel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	12,3%
Alle Kraftstoffe	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	134,7%
EU-15 (1)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**Veränderung '95-01' (2)**
Benzin	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	-13,4%
Diesel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	14,2%
Alle Kraftstoffe (3)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	24,3%

(1) Von den Herstellern in der EU in Verkehr gebrachte neue Personenkraftwagen, die nicht unter die Selbstverpflichtungen fallen, beeinflussen die Zahlen nicht signifikant.
(2) Die Veränderung im Zeitraum 1995 bis 2001 bei Fahrzeugen mit Benzin- und Dieselmotoren entspricht der Veränderung des absoluten Anteils jeder Kraftstoffart an den Zulassungen insgesamt. Die Veränderung bei Kraftfahrzeugen insgesamt ist der Anstieg oder Rückgang der Neuzulassungen in absoluten Zahlen. Die Veränderung bei Kraftfahrzeugen insgesamt entspricht dem Anstieg der Neuzulassungen in der EU-15 in diesem Zeitraum.
(3) Die Gesamtzahl umfasst statistisch nicht erfasste Fahrzeuge und Fahrzeuge, die mit 'anderen Kraftstoffsorten' betrieben werden.

Tabelle 3: Trends bei der Zusammensetzung des Bestands an neu zugelassenen Personenkraftwagen für jeden Verband und die EU

Wie bereits gesagt, haben alle Verbände in ihrer jeweiligen Selbstverpflichtung erklärt, sie würden das Endziel im wesentlichen durch technologische Änderungen und durch damit verbundene Marktveränderungen erreichen. Zur bisher erzielten Minderung haben solche Entwicklungen (im wesentlichen die Einführung von HDI-Motoren (High Speed Direct

Injection Diesel, Dieselmotor mit Hochdruck-Direkteinspritzung) und im geringeren Umfang die Einführung von GDI-Motoren (Gasoline Direct Injection, Benzinmotor mit Direkteinspritzung), CVT-Getrieben (Continuously Variable Transmission, Getriebe mit stufenloser Übersetzungsänderung), Kleinstfahrzeuge sowie mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge (AFV) und Fahrzeuge mit Zweistoffbetrieb (Dual Fuelled Vehicles (DFV)) beigetragen. Seit 2000 haben der ACEA und - in geringerem Umfang - der JAMA Personenkraftwagen mit eine CO^2-Ausstoß von 120 g/km oder darunter eingeführt (was den Selbstverpflichtungen entspricht); im Jahr 2001 hat der ACEA 305 000 dieser Fahrzeuge verkauft (fast eine Verdoppelung der Verkäufe im Vergleich zum Jahr 2000) und der JAMA rund 5600. Der KAMA muss solche Modelle noch auf den Markt bringen.

Was die den Selbstverpflichtungen zugrunde liegenden Annahmen betrifft, so haben die Verbände in den „Gemeinsamen Berichten“ auf eine Reihe von Fragen aufmerksam gemacht, z.B. die entsprechenden Kraftstoffe[24],[25], Wettbewerbsverzerrungen[26], die Förderung kraftstoffsparender Technologien[27], die Richtlinie über Altfahrzeuge[28], neue ordnungspolitische Maßnahmen[29], fiskalische Maßnahmen[30] (siehe Tabelle 4 zu Einzelheiten).
Es bestehen einige Unterschiede hinsichtlich der Auslegung dieser Selbstverpflichtungen, was teilweise auf ein unterschiedliches Verständnis der Rolle zurückzuführen ist, die den

---

[24] Die Selbstverpflichtung der Verbände beruhte auf den Anforderungen der Richtlinie 98/70/EWG im Hinblick auf die Kraftstoffqualität, obwohl die Verbände damit rechneten, dass in Zukunft bessere Kraftstoffqualitäten am Markt verfügbar sein würden. In diesem Zusammenhang rechneten die Verbände damit, dass bestimmte Benzinarten (z. B. Super-Plus mit ROZ 98) und bestimmte Diesel-Plus-Sorten mit einem maximalen Schwefelgehalt von 30 ppm im Jahr 2000 auf dem gesamten EU-Markt in ausreichenden Mengen und mit ausreichender geografischer Verbreitung verfügbar wären, sowie damit, dass im Jahr 2005 auf dem gesamten EU-Markt Kraftstoffe, die die folgenden Merkmale erfüllen, vollständig verfügbar wären: Benzin mit einem maximalen Schwefelgehalt von 30 ppm und einem maximalen Aromatengehalt von 30% und Diesel mit einem maximalen Schwefelgehalt von 30 ppm und einer Cetanzahl von mindestens 58.

[25] Siehe KOM(2001)241 endg. vom 11.5.2001, wo unter anderem erklärt wird, dass „...die Auswirkungen dieser Kraftstoffe im Hinblick auf das Ziel von 140 g CO2/km (...) daher im gemeinsamen Überwachungsmechanismus berücksichtigt (werden). Die sich aus dieser Richtlinie ergebende Verfügbarkeit schwefelfreier Kraftstoffe wird ferner für die Kommission die Grundlage bilden, auf der sie gemeinsam mit den Automobilherstellern zusätzliche Verpflichtungen untersucht im Hinblick auf das Erreichen des Gemeinschaftsziels von 120 g/km für durchschnittliche CO2-Emissionen des neuen Pkw-Bestands, wenn die derzeitigen Umweltschutzverpflichtungen der Automobilhersteller im Jahr 2003 überprüft werden...“

[26] Die Selbstverpflichtung des ACEA geht von der Annahme aus, dass „...die Gemeinschaft sich weiterhin nachdrücklich dafür einsetzen (wird), dass andere automobilherstellende Länder, insbesondere Japan, die Vereinigten Staaten und Korea, gleichwertige, dem Protokoll von Kioto entsprechende Anstrengungen zur Reduzierung der CO2-Emissionen zu unternehmen, damit sichergestellt wird, dass der europäischen Automobilindustrie durch die in Europa bestehenden Verpflichtungen zur CO^2-Reduzierung auf den Weltmärkten keine Wettbewerbsnachteile entstehen.“

[27] Die Selbstverpflichtungen basieren auf „...der Annahme, dass CO^2-effiziente Pkw-Technologien auf den Markt kommen werden...”

[28] Richtlinie 2000/53/EG

[29] Gemäß den Selbstverpflichtungen sind “...die Auswirkungen neuer ordnungspolitischer Maßnahmen auf die CO2-Emissionen...” zu überwachen.

[30] Die Selbstverpflichtungen basieren auf der Annahme, dass sie „...einen vollständigen und hinreichenden Ersatz für neue ordnungspolitische Maßnahmen zur Begrenzung des Kraftstoffverbrauchs oder der CO2-Emissionen sowie für zusätzliche fiskalische Maßnahmen im Hinblick auf die CO2-Ziele...“ dieser Verpflichtung darstellen. Fiskalische Maßnahmen, einschließlich des Mehrwerts, den sie im Rahmen der Selbstverpflichtungen bringen können, sollen bei dem Überwachungsverfahren berücksichtigt und ihre möglichen Auswirkungen im gegenseitigen Einvernehmen bewertet werden. Zusätzlich zu den in Tabelle 4 zum Ausdruck gebrachten Bedenken stehen nach Ansicht des ACEA fiskalische Maßnahmen in Widerspruch zur ungehinderten Verbreitung CO^2-effizienter Technologien.

Selbstverpflichtungen innerhalb des „Bezugsrahmens“ der Gemeinschaftsstrategie zukommt. Abgesehen von den Selbstverpflichtungen umfasst die Strategie zwei weitere Kernbereiche: Verbraucherinformation und Besteuerung - Maßnahmen, die die Nachfrageseite beeinflussen sollen. Alle drei Kernbereiche zusammen zielen auf das Erreichen des Gemeinschaftsziels von 120 g CO^2/km bis 2005 bzw. bis spätestens 2010. Die Selbstverpflichtungen legen den Schwerpunkt besonders auf technische Maßnahmen und damit verbundene Marktveränderungen[31], von denen eine Senkung der durchschnittlichen CO^2-Emissionen auf 140 g CO^2/km erwartet wird, so dass Raum bleibt für Maßnahmen zur Beeinflussung des Verbraucherverhaltens, damit das Gemeinschaftsziels von 120 g CO^2/km erreicht wird. Die Verbände haben den Teil betreffend die Information der Verbraucher akzeptiert; sie gingen jedoch davon aus, dass der fiskalische Kernbereich nicht genutzt werden würde[32] bzw. dass zumindest die Ergebnisse der Überprüfung der Selbstverpflichtungen im Jahr 2003 abgewartet werden sollten, bevor das Thema erneut angeschnitten wird[33].
Neben der Arbeit an fiskalischen Maßnahmen kommt der Überprüfung im Jahr 2003 (2004 für den KAMA) besondere Bedeutung im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Gemeinschaftsstrategie zu. Gemäß dem Wortlaut der Selbstverpflichtungen sowie der Empfehlungen der Kommission werden ACEA und JAMA im Jahr 2003 *„...die Möglichkeiten einer zusätzlichen Verminderung der CO2-Emissionen im Hinblick auf eine weitere Annäherung an das Ziel der Gemeinschaft von 120 g CO2/km bis 2012 überprüfen“*. Die Kommission hat den Verbänden im Juli 2002 vorgeschlagen, die Planung für die Überprüfung, den Zeitplan und die Verfahren, zu erörtern. Nach Ansicht der Kommission müssen die einzelnen Bestandteile der Überprüfung frühzeitig vorbereitet und geplant werden. Schließlich werden unabhängig vom Ergebnis der vorstehend genannten Überprüfung in den Überwachungsjahren 2003 und 2004 Vergleiche dieser Durchschnittsjahre mit den betreffenden „geschätzten Zielbereichen“ durchgeführt[34]. In der Mitteilung zu diesen Jahren wird auch erstmals die Forderung in Artikel 10 der Entscheidung 1753/2000 angesprochen[35].

---

31 „...Diese Zielvorgaben werden in erster Linie durch technologische Entwicklungen in Bezug auf die verschiedenen Merkmale der Personenkraftwagen sowie durch Marktveränderungen im Zusammenhang mit diesen Entwicklungen erreicht...“

32 Am 2. Oktober 1998 schrieb der Vorsitzende des ACEA an die Kommission, dass *„...die von der Kommission im Juli angenommene Mitteilung eine zutreffende Analyse der Verpflichtung des ACEA darstellt. Ich möchte jedoch wiederholen, dass - obwohl wir das Recht der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten, ihre Vorrechte im Bereich der Steuerpolitik auszuüben, nicht in Frage stellen - die Verpflichtung keine Zustimmung des ACEA dazu darstellt, dass von der Gemeinschaft oder ihren Mitgliedstaaten im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer fiskalische Maßnahmen getroffen werden sollten, durch die sich die Marktstruktur verändern könnte. Nach Ansicht des ACEA ist der Einsatz dieses Instruments auch im Hinblick auf das ehrgeizige CO^2-Ziel nicht relevant. Solche Initiativen könnten ernste Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und die Beschäftigung in diesem Sektor haben, während Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten schwerwiegende Rückwirkungen auf den Binnenmarkt haben können“*. Die Kommission hat das Schreiben dem Rat bei seiner Sitzung vom 6.10.1998 vorgelegt.

33 Am 8. Juni 2000 hat der Vorsitzende des ACEA auf die Arbeit an fiskalischen Maßnahmen reagiert, die die Kommission im Jahr 2000 aufgenommen hat. In einem Schreiben an die Kommission bekräftigte er die Besorgnis des ACEA, dass *„...fiskalische Maßnahmen, durch die sich die Marktstruktur verändern könnte, kontraproduktiv wären...“* und wies darauf hin, dass die Kommission *„...zu vergessen scheint, dass sie nach langen Verhandlungen die Verpflichtung des ACEA gebilligt hat, in der es heißt, ‚im Jahre 2003 wird der ACEA die Möglichkeiten einer zusätzlichen Verminderung der CO^2-Emissionen im Hinblick auf eine weitere Annäherung an das Ziel der Gemeinschaft von 120 g CO^2/km bis 2012 überprüfen’...*”

34 Für ACEA 165 – 170 g CO^2/km im Jahr 2003; für JAMA 165 – 175 g CO^2 /km im Jahr 2003; für KAMA 165 – 170 g CO^2/km im Jahr 2004.

35 „In den Berichten für die Zwischenziel-Jahre und die Endziel-Jahre ist anzugeben, ob die Reduzierungen auf technische Maßnahmen der Hersteller oder auf andere Gründe wie z.B. verändertes Verbraucherverhalten zurückzuführen sind“. In den drei „Gemeinsamen Berichten“ wurde diese Frage nicht ausführlich behandelt.

Gegenstand	Angesprochen durch	Einzelheiten der Bedenken	Bemerkungen der Kommission
Entsprechende Kraftstoffe	ACEA JAMA KAMA	Bedenken, weil die vollständige Verfügbarkeit von Kraftstoffen von ausreichender Qualität, die den Einsatz der Technologien ermöglichen, eine Grundvoraussetzung dafür ist, dass die Industrie ihre Verpflichtung zur Verminderung der CO^2-Emissionen einhält.	Der Vorschlag zu „schwefelfreien Kraftstoffen“, siehe KOM(2001)241 endg., dürfte gewährleisten, dass die erforderlichen Kraftstoffe ab 2005 in ausreichenden Mengen in der gesamten Gemeinschaft verfügbar sind. Verbindliches Datum für die 100%ige Verfügbarkeit von Benzin und Diesel ist 2009, vorbehaltlich einer Überprüfung für Dieselkraftstoff. Die Kommission weist darauf hin, dass die Bereitstellung von Kraftstoffen mit einem Schwefelgehalt von 10 ppm weit über die Erwartungen zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Verpflichtung hinaus ging.
Wettbewerbsverzerrung	ACEA	Enttäuschung darüber, dass die Europäische Gemeinschaft bislang nicht sicherstellen konnte, dass die EU-Automobilindustrie aufgrund der unterschiedlichen Sichtweisen zu „Kyoto“ keine Wettbewerbsnachteile erleidet.	Die Kommission verweist auf ihre Bemühungen, unter anderem Japan und die USA zur Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls zu bewegen. Sie verweist ferner auf die in anderen Teilen der Welt bereits getroffenen oder geplanten Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs (japanisches Energieeffizienzgesetz, US-amerikanische CAFE-Regelungen, Erklärung US-amerikanischer Hersteller zu Verringerung des Kraftstoffverbrauchs besonderer Kfz-Typen um 25%, Kaliforniens Gesetz zur Erwärmung 1793). Auf dem EU-Markt müssen alle Hersteller entsprechende Anstrengungen unternehmen und die Selbstverpflichtungen gewährleisten hier gleiche Wettbewerbsbedingungen.
Förderung kraftstoffsparender Technologien	ACEA	Bedenken in Bezug auf die Anti-Diesel-Politik in einer Reihe von Mitgliedstaaten, einschließlich des Vereinigten Königreichs und Schwedens.	Die Kommission nimmt die Argumente des ACEA zur Kenntnis, vertritt jedoch die Auffassung, dass die Auswirkungen nationaler fiskalischer Maßnahmen umfassender untersucht werden müssen, auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Mitgliedstaaten jedes Recht haben, ihre Vorrechte im Bereich der Fiskalpolitik auszuüben.
Förderung kraftstoffsparender Technologien	ACEA JAMA KAMA KAMA	Bedenken, dass die Altauto-Richtlinien negative Auswirkungen auf Kraftstoffeinsparungen von Kraftfahrzeugen haben werden. Bedenken, dass die Verpflichtung zum Fußgängerschutz negative Auswirkungen auf Kraftstoffeinsparungen von Kraftfahrzeugen haben wird.	Nach Ansicht der Kommission wird die Altauto-Richtlinie keine negativen Auswirkungen auf die Kraftstoffeinsparungen haben, da durch sie der Einsatz keines Materials begrenzt wird. Es gibt keine Belege dafür, dass durch technische Maßnahmen zur Erhöhung des Fußgängerschutzes die CO^2-Emissionen von Kraftfahrzeugen ansteigen. Die Kommission kann nicht akzeptieren, dass freiwillige Selbstverpflichtungen der Automobilhersteller im Hinblick auf die Sicherheit der Fußgänger bei der Überwachung der Verpflichtungen zur Minderung der CO^2-Emissionen berücksichtigt werden.
Neue ordnungspolitische Maßnahmen	KAMA	Bedenken, ob die durch EU-Rechtsvorschriften geforderten Nox-Werte und das CO^2-Ziel gleichzeitig erreicht werden können.	Nach Ansicht der Kommission waren dem KAMA die in der geänderten Richtlinie 70/220/EG festgelegten Emissionsnormen vollständig bekannt.

Steuerpolitische Maßnahmen	ACEA	In Bezug auf den Vorschlag für eine Steuerstaffelung nach CO^2-Emissionen weist der ACEA darauf hin, dass diese Steuern nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen sollten, da dies der Verpflichtung zuwiderlaufen könnte; sie könnten beispielweise die Produktvielfalt gefährden (durch Verdrängung größerer, leistungsstärkerer Kraftfahrzeuge vom Mark) oder der finanziellen Leistungsfähigkeit schaden.	Die Kommission weist darauf hin, dass fiskalische Maßnahmen den dritten Kernbereich der bereits in der Mitteilung von 1995 skizzierten Strategie ausmachen, und dass nach dem Wortlaut der Selbstverpflichtung der ACEA klar davon ausgeht, dass die Selbstverpflichtung einen vollständigen und hinreichenden Ersatz für zusätzliche fiskalpolitische Maßnahmen im Hinblick auf das Erreichen der CO^2-Ziele dieser Verpflichtung darstellt. Die in Betracht gezogenen steuerpolitischen Maßnahmen sollen keine zusätzliche Unterstützung leisten im Hinblick auf das Erreichen des für ACEA gesetzten Ziels von 140 g/km im Jahr 2008, sondern sie sollen das Erreichen des Gemeinschaftsziels von 120 g/km bis spätestens 2012 fördern. Ferner ist zu beachten, dass der Rat „Umwelt" im Oktober 1999[36] erneut auf die Notwendigkeit hingewiesen hat, die Möglichkeiten zur Festlegung eines Bezugsrahmens für steuerliche Anreize zu untersuchen.

Tabelle 4: Zusammenfassende Übersicht über die von den Automobilherstellern in Bezug auf die Annahmen in den Selbstverpflichtungen aufgeworfenenen Fragen und kurze Bemerkungen, die den Standpunkt der Kommission wiedergeben.

[36] Schlussfolgerungen des Rates vom 6.10.1999

IV. UMSETZUNG DER ENTSCHEIDUNG 1753/2000/EG

Die sogenannte „Überwachungsrichtlinie“ trat am 30. August 2000 in Kraft. Die im Rahmen dieser Entscheidung erhobenen Daten werden von den Kommissionsdienststellen zur Überwachung der freiwilligen Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie zur Minderung der CO^2-Emissionen von Personenkraftwagen.

Gemäß Artikel 7 der Entscheidung legt *„...die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis spätestens 31. Dezember 2002 einen Bericht über das Funktionieren des aufgrund dieser Entscheidung eingerichteten Überwachungssystems vor.* Dieser Bericht folgt nachstehend.

Die wichtigsten Pflichten im Rahmen der Entscheidung sind:

a) Gemäß Artikel 5 müssen die Mitgliedstaaten eine für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten zuständige Behörde bestimmen.

b) Gemäß Artikel 6 müssen die Mitgliedstaaten der Kommission mitteilen, wie sie die Bestimmungen dieser Entscheidung durchführen wollen.

c) Gemäß Artikel 4 übermitteln die Mitgliedstaaten Daten zu spezifischen CO^2-Emissionen von neu zugelassenen Personenkraftwagen bis spätestens 1. Juli 2001; weitere Daten sind bis 1. April vollständig zu übermitteln.

Schritt a) kann nunmehr als abgeschlossen gelten, wenn auch nicht alle Mitgliedstaaten dies zum geforderten Zeitpunkt geschafft haben.

Auch Schritt b) ist abgeschlossen. Bei einigen Mitgliedstaaten werden jedoch noch Einzelheiten der Durchführungsverfahren erörtert. Dies ist vor allem auf die Tatsache zurückzuführen, dass eine Reihe von Mitgliedstaaten - als Konsequenz dieser Entscheidung - ihre nationalen Datenerhebungssysteme umorganisieren. Erwähnenswert ist, dass in Zukunft auf Antrag anderer Parteien zusätzliche Änderungen der nationalen Datenerhebungssysteme vorgenommen werden könnten, um die Methodik zu aktualisieren, neue Datenverarbeitungsverfahren zu übernehmen usw.. Es gibt kein „endgültiges“ System, sondern vielmehr die ständige Aufgabe des Austauschs von Informationen über Methoden, Datenverarbeitungs- und Datenübertragungsverfahren.

Was c) betrifft, so haben eine Reihe von Mitgliedstaaten die Daten im Jahr 2001 (Belgien, Frankreich, Griechenland, Luxemburg, Österreich, Schweden und Spanien) bzw. 2002 (Griechenland) nicht rechtzeitig übermittelt. Die meisten dieser Mitgliedstaaten konnten jedoch die Daten nachliefern. Hier sind deutliche Fortschritte zu verzeichnen und die Kommission ist zuversichtlich, dass diese Mitgliedstaaten die Daten im Jahr 2003 rechtzeitig übermitteln werden. Am beunruhigendsten ist jedoch, dass Irland bislang überhaupt keine Daten übermittelt hat und Portugal mit einer Verspätung von mehr als einem Jahr nur Daten für das Jahr 2000 übermittelte[37]. Die Kommission hat im vergangenen Jahr Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet und bereitet die Rechtssachen gegen diese beiden Mitgliedstaaten vor.

---

[37] Wegen der späten Übermittlung konnten die portugiesischen Daten nicht in diese Mitteilung aufgenommen werden.

Um potenzielle Probleme in Zusammenhang mit der Durchführung der Entscheidung feststellen und lösen zu können, hat die Kommission gemäß den Artikeln 3 und 6 der Entscheidung im Jahr 2001 eine Expertengruppe eingesetzt. Zur Unterstützung dieser Expertengruppe hat die Kommission ferner eine Studie eingeleitet mit dem Ziel, die Datenübertragung zu verbessern und potenzielle Unstimmigkeiten bei den Daten festzustellen. Die Gruppe traf bislang dreimal zusammen und hat Fortschritte in Bezug auf eine Reihe von Fragen zur Methodik und zur Datenübertragung erzielt.

Die ersten beiden Lieferungen der Mitgliedstaaten wurden hauptsächlich dazu genutzt, die Daten mit jenen der Gemeinsamen Berichte der Automobilherstellerverbände für die Jahre 2000 und 2001 zu vergleichen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Verbände in ihren Berichten CO^2-Statistiken des AAA (Association Auxiliaire de L'Automobile - ACEA und KAMA) bzw. von Marketing Systems (JAMA) herangezogen haben. Die Schätzungen von Marketing Systems und AAA basieren auf Statistiken der Mitgliedstaaten, ergänzt und kombiniert mit ihren eigenen technischen Pkw-Daten, einschließlich Daten zu Kraftstoffverbrauch und CO^2-Emissionen. Das bedeutet, dass die Datenquellen nahezu identisch sind mit den von vielen Mitgliedstaaten verwendeten Quellen. Die CO^2-Datenbank des AAA beispielsweise deckt konsistent über 90% (90-92%) der EU-Zulassungen ab, die restlichen Zahlen sind unbekannt. Unstimmigkeiten bei den Daten der Verbände selbst sind Ergebnis unvollständiger Datensätze. Sie konnten in der Vergangenheit nicht zahlenmäßig erfasst werden, werden jedoch als sehr gering eingeschätzt. Die gültigen Daten für den Überwachungsprozess sind die Daten der Mitgliedstaaten. Ursache von Unstimmigkeiten bei den Datenbanken der Mitgliedstaaten sind in der Hauptsache Probleme bei der Zuordnung der Zulassungsdaten zu den CO^2-Emissionen einzelner Personenkraftwagen - Probleme, die auch bei AAA und Marketing Systems auftreten. Einige Mitgliedstaaten haben außerdem Probleme, einen vollständigen Datensatz aller Personenkraftwagen der Klasse M1 zu erlangen. Diese Mitgliedstaaten unternehmen derzeit alle Anstrengungen, um diese Lücken zu schließen.

Gleichwohl sind die Fehlermargen sehr gering, insgesamt entsprechen die Datensätze der Verbände weitgehend den von den Mitgliedstaaten gelieferten Daten (siehe Tabelle 5)[38].

	2000 Differenz in g/km	2000 Differenz in %	2001 Differenz in g/km	2001 Differenz in %
EU	-2	-1,3	1,8	1,1
ACEA	-2	-1,1	2,4	1,4
JAMA	-2	-1,2	-1,4	-0,8
KAMA	-5	-2,7	-1,9	-1,0

„-„ bedeutet, dass die Daten des Verbands höher liegen

Tabelle 5: Vergleich der von den Mitgliedstaaten und den Automobilherstellerverbänden gelieferten Daten zu spezifischen CO^2-Emissionen

[38] N.B.: Bei allen in diesem Kapitel genannten Zahlen handelt es sich um unkorrigierte, von den Mitgliedstaaten übermittelte Daten.

Für die einzelnen Kombinationen von Mitgliedstaaten und Verbänden sieht die Lage wie folgt aus (siehe Tabellen 6 bis 9):

Land	EU - Spezifische CO^2-Emissionen			
	Daten der Mitgliedstaaten (g/km)	**Daten der Verbände (g/km)**	**Differenz (g/km)**	**Differenz (%)**
Österreich	165,6	162,7	2,9	1,8
Belgien	163,6	161,4	2,2	1,4
Dänemark	172,9	176,1	-3,2	-1,8
Finnland	178,1	179,2	-1,1	-0,6
Frankreich	159,	159,6	0,2	0,1
Deutschland	179,5	175,7	3,8	2,2
Griechenland	166,0	167,9	-1,9	-1,4
Irland	-	170,8	-	-
Italien	158,3	157,0	1,3	0,8
Luxemburg	177,0	171,2	5,8	3,4
Niederlande	174,2	173,5	0,7	0,4
Portugal	-	156,9	-	-
Spanien	156,2	161,0	-4,8	-3,0
Schweden	200,2	199,5	0,7	0,4
VK	177,9	176,6	1,3	0,7
EU-13	**169,7**	**167,9**	**1,8**	**1,1**

Tabelle 6: Vergleich der Daten der Mitgliedstaaten und der kombinierten Daten der Automobilherstellerverbände zu spezifischen CO^2-Emissionen (Daten von 2001)

Die Daten für die drei Verbände weisen teilweise größere Fehlerbereiche auf. Es wurde beschlossen, diese Differenzen im Rahmen bilateraler Kontakte zwischen dem jeweiligen Verband und dem betreffendenen Mitgliedstaat eingehender zu untersuchen.

Land	ACEA - Spezifische CO^2-Emissionen			
	Daten der Mitgliedstaaten (g/km)	**Daten des ACEA (g/km)**	**Differenz (g/km)**	**Differenz (%)**
Österreich	162,2	158,6	3,6	2,3
Belgien	161,9	158,8	3,1	2,0
Dänemark	173,5	174,6	-1,1	-0,6
Finnland	180,3	181,1	-0,8	-0,4
Frankreich	157,8	157,6	0,2	0,1
Deutschland	178,9	174,3	4,6	2,6
Griechenland	165,9	-	-	-
Irland	-	166,9	-	-
Italien	156,4	154,6	1,8	1,2
Luxemburg	175,2	169,0	6,2	3,7
Niederlande	173,6	172,7	0,9	0,5
Portugal	-	155,5	-	-
Spanien	155,8	158,1	-2,3	-1,5
Schweden	201,7	201,1	0,6	0,3
VK	176,8	175,4	1,4	0,8
EU-12	**168,3**	**165,9**	**2,4**	**1,4**

Tabelle 7: Vergleich der Daten der Mitgliedstaaten und des ACEA zu spezifischen CO^2-Emissionen (Daten von 2001)

Land	JAMA – Spezifische CO^2-Emissionen			
	Daten der Mitgliedstaaten (g/km)	**Daten des JAMA (g/km)**	**Differenz (g/km)**	**Differenz (%)**
Österreich	182,5	183,0	-0,5	-0,3
Belgien	175,0	179,9	-4,9	-2,8
Dänemark	168,4	180,2	-11,8	-7,0
Finnland	170,8	173,5	-2,7	-1,6
Frankreich	185,7	185,8	-0,1	-0,0
Deutschland	182,0	183,1	-1,1	-0,6
Griechenland	164,4	167,2	-2,8	-1,7
Irland	-	177,0	-	-
Italien	169,6	170,9	-1,3	-0,7
Luxemburg	193,6	191,4	2,2	1,1
Niederlande	173,9	173,5	0,4	0,2
Portugal	-	164,3	-	-
Spanien	164,2	180,4	-16,2	-9,9
Schweden	189,1	189,2	-0,1	-0,1
VK	181,7	181,5	0,2	0,1
EU-13	**178,2**	**179,6**	**-1,4**	**-0,8**

Tabelle 8: Vergleich der Daten der Mitgliedstaaten und des JAMA zu spezifischen CO^2-Emissionen(Daten von 2001)

Land	KAMA - Spezifische CO^2-Emissionen			
	Daten der Mitgliedstaaten (g/km)	**Daten des KAMA (g/km)**	**Differenz (g/km)**	**Differenz (%)**
Österreich	196,2	197,6	-1,4	-0,7
Belgien	188,8	189,7	-0,9	-0,5
Dänemark	182,6	183,7	-1,1	-0,6
Finnland	202,7	206,3	-3,6	-1,8
Frankreich	217,6	217,5	0,1	0,0
Deutschland	207,6	209,5	-1,9	-0,9
Griechenland	168,7	168,7	0,0	0,0
Irland	-	189,7	-	-
Italien	175,0	179,2	-4,2	-2,3
Luxemburg	191,0	190,2	0,8	0,4
Niederlande	185,7	185,5	0,2	0,1
Portugal	-	172,6	-	-
Spanien	-	188,3	-	-
Schweden	197,7	199,1	-1,4	-0,7
VK	191,0	189,2	1,8	1,0
EU-12	**186,6**	**188,5**	**-1,9**	**-1,0**

Tabelle 9: Vergleich der Daten der Mitgliedstaaten und des KAMA zu spezifischen CO^2-Emissionen(Daten von 2001)

Insgesamt können die Daten der meisten Mitgliedstaaten als von hoher Qualität eingestuft werden. Einige wenige Mitgliedstaaten müssen die Qualität ihrer Daten in Zukunft erhöhen. Aus diesem Grund und aufgrund der Tatsache, dass einige Mitgliedstaaten die Daten für 2001 spät abgeliefert haben, wurden die Daten der Mitgliedstaaten nicht für die offizielle Überwachung der Selbstverpflichtungen für das Kalenderjahr 2001 herangezogen. Wie mit den Automobilherstellerverbänden vereinbart werden sie jedoch ab dem Jahr 2002 (Bericht für 2003) als Grundlage für den Überwachungsprozess verwendet. Wann immer nötig werden zusätzliche bilaterale Sitzungen einzelner Mitgliedstaaten und der Verbände[39] organisiert, um die Gründe für festgestellte Differenzen zwischen den beiden Datensätzen zu untersuchen.

Die Arbeit zur Qualitätsverbesserung der Daten wird auf jeden Fall fortgesetzt; es handelt sich um eine kontinuierliche Aufgabe.

V. UMSETZUNG DER RICHTLINIE 1999/94/EG

Die „Kennzeichnungsrichtlinie“ wurde am 13. Dezember 1999 erlassen; die Mitgliedstaaten mussten sie bis zum 18. Januar 2001 umsetzen. Bis Ende August 2002 hatten folgende Mitgliedstaaten die Richtlinie noch nicht umgesetzt: Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien und das Vereinigte Königreich für einige Teile seines Hoheitsgebiets. Die Kommission hat die Fälle bereits gemäß Artikel 226 EG-Vertrag an den EuGH übergeben[40].

Im Juli 2001 hat die Kommission - entsprechend den Verpflichtungen gemäß Artikel 9 der Richtlinie - eine Studie mit dem Titel *"Festlegung von Empfehlungen, um die Anwendung der Grundsätze der Bestimmungen über Werbeschriften auf andere Medien und anderes Material zu ermöglichen"* gestartet. Der Schlussbericht wurde im Juli 2002[41] geliefert. Bei einer Sitzung des gemäß Artikel 10 dieser Richtlinie eingesetzten Ausschusses wurden die Ergebnisse der Studie eingehend erörtert. Die Mehrzahl der Mitgliedstaaten befürwortete den Gedanken, sobald als möglich den „Internetvertrieb“ von Personenkraftwagen und andere elektronische Datenträger abzudecken, wobei die gleichen Anforderungen gelten sollen wie für bereits unter die Richtlinie fallende Werbeschriften. Keiner der Mitgliedstaaten war an der Einbeziehung von Radio und Fernsehen interessiert. Zwei Optionen für den nächsten Schritt in Bezug auf „andere Medien“ wurden in Betracht gezogen: die Berichte der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 9 abzuwarten, die zum 31.12.2003 vorgelegt werden müssen[42], oder eine Empfehlung der Kommission vorzulegen, die im kommenden Jahr veröffentlicht werden könnte (grob in Einklang mit den im „Vorschlag für eine Gruppenfreistellungsverordnung“ genannten Daten)[43]. Die meisten Mitgliedstaaten bevorzugen eine Empfehlung der Kommission zum Internet und zu den anderen Datenträgern. Basierend auf den Ergebnissen der Studie und der Gespräche im Ausschuss beabsichtigt die Kommission, in Kürze einen Vorschlag zu unterbreiten.

---

39 Der KAMA erklärte, dass er keine Notwendigkeit für bilaterale Sitzungen mit den Mitgliedstaaten sieht.

40 Deutschland (C-72/02), Frankreich (C-161/02), Italien (C-22/02), Spanien (C-28/02) und Vereinigtes Königreich (C-62/02)

41 TNS (2002): „Anwendung der Richtlinie 1999/94/EG auf andere Medien und anderes Material“. Schlussbericht zum Studienvertrag ENV.C.1/ETU/2001/0009

42 In diesem Fall könnten Vorschläge zur Änderung der Richtlinie wahrscheinlich nicht vor 2004 vorgelegt werden und sehr wahrscheinlich nicht vor 2005/2006 in Kraft treten.

43 Verordnung der Kommission 1400/2002

Außerdem haben mehrere Mitgliedstaaten Schwierigkeiten erläutert, die bei der praktischen Umsetzung der Richtlinie aufgetreten sind: der Vorschrift in Anhang III, letzter Satz, wonach der Aushang um neue Fahrzeuge zu ergänzen ist, kann in der Praxis nicht nachgekommen werden, da in der Regel zu viele neue Modelle zu ergänzen wären. Dies beeinträchtigt das Lay-out des Aushangs und ist oft schwer auf praktische Weise zu bewerkstelligen. Darüber hinaus würden viele Händler die Informationen gern auf einem elektronischen Bildschirm präsentieren, der sich leichter aktualisieren ließe. Es wurde vorgeschlagen, den Anhang so rasch wie möglich zu ändern und die Festlegung besonderer Vorschriften für elektronische Bildschirme in Betracht zu ziehen. Die Kommission wird diese Frage unverzüglich überdenken.

VI. STEUERLICHE MAßNAHMEN

Die durch eine Studie von COWI[44] unterstützte Arbeit der „Expertengruppe zu steuerpolitischen Rahmenregelungen“ hat gezeigt, dass weitere Verringerungen der CO^2-Emissionen erzielt werden könnten durch eine Differenzierung der Kraftfahrzeugsteuern auf der Grundlage der CO^2-Emissionen von Personenkraftwagen. Die auf der Studie basierende Arbeit der Kommission an steuerlichen Rahmenregelungen wurde kürzlich in einer Mitteilung der Kommission[45] vorgelegt. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den Zulassungs- und den jährlichen Kraftfahrzeugsteuern. Die Kommission vertritt hierzu folgende Auffassung:

- Die Besteuerung von Kraftfahrzeugen stellt ein wichtiges zusätzliches Instrument zum Erreichen des von der EU angestrebten Ziels dar, den CO^2-Ausstoß von Neufahrzeugen bis 2005, spätestens jedoch 2010, auf 120 g/km zu reduzieren, um zur Einhaltung der EU-Zusagen im Rahmen des Kyoto-Protokolls beizutragen.

- Bei der Besteuerung von Kraftfahrzeugen muss eine engere Beziehung zwischen der Höhe der Steuer auf ein Neufahrzeug und dessen CO^2-Ausstoß hergestellt werden. Die Steuerstaffelung stellt ein wichtiges Instrument zur Senkung des Gesamtkraftstoffverbrauchs von Neufahrzeugen dar. Entweder sollten die bestehenden Steuern auf Kraftfahrzeuge durch Steuern ersetzt werden, deren Bemessungsgrundlage voll auf dem CO^2-Ausstoß beruht, oder die Bemessungsgrundlage der bestehenden Zulasungs- und jährlichen Kraftfahrzeugsteuern sollte um ein CO^2-relevantes Element ergänzt werden. Derartige zusätzliche Elemente wären auch zur Berücksichtigung anderer umweltpolitischer Ziele auf nationaler Ebene, etwa der raschen Einführung der EURO-IV-Standards, geeignet.

Die Rückwirkungen fiskalischer Maßnahmen sind im Rahmen des Überwachungsverfahrens zu berücksichtigen.

---

44 COWI (2001): *"Fiscal measures to reduce CO_2 emissions from new passenger cars."* Schlussbericht zum Studienvertrag ENV.D.3/ETU/2000/0027.
Siehe: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

45 KOM (2002) 431 endgültig

VII. ANDERE DAMIT ZUSAMMENHÄNGENDE MAßNAHMEN

Der Vorschlag der Kommission betreffend die Typgenehmigung in Bezug auf CO2-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch leichter Nutzfahrzeuge[46] (Fahrzeuge der Klasse N1) wird derzeit im Rat und im Europäischen Parlament erörtert. Darüber hinaus hat die Kommission eine Studie über Maßnahmen zur Verringerung der CO^2-Emissionen von Fahrzeugen der Klasse N1[47] gestartet. Die Kommissionsdienststellen beabsichtigen, die Ergebnisse der Studie im kommenden Jahr in einer Mitteilung vorzulegen. In der Mitteilung werden gegebenenfalls auch die Gespräche über die Mitteilung der Kommission zu „Umweltvereinbarungen"[48].

Die Kommission hat mit der Arbeit zu mobilen Klimaanlagen[49] begonnen, wobei der Schwerpunkt auf Optionen für die (i) Messung und, wenn möglich, Verringerung des zusätzlichen Kraftstoffverbrauchs und der damit verbundenen CO^2-Emissionen sowie (ii) der Verringerung der Emissionen des Kühlmittels (FKW-134a) liegt.

Beide Tätigkeiten sind Teil des Europäischen Programms zur Klimaänderung[50].

VIII. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Gemeinschaftsstrategie zur Verringerung der CO^2-Emissionen von Personenkraftwagen und des Kraftstoffverbrauchs hat zum Ziel, bei neu in der Gemeinschaft zugelassenen Personenkraftwagen bis zum Jahr 2005 (spätestens 2010) einen durchschnittlichen spezifischen CO^2-Ausstoß von 120 g CO^2/km zu erreichen. Der im Kalenderjahr 2001 erreichte spezifische CO^2/km-Wert liegt etwa zwischen 167 bis 170 g CO^2/km gegenüber 186 g CO^2/km im Jahr 1995 (Bezugsjahr der Strategie). Es ist auf jeden Fall eher unwahrscheinlich, dass die in der Gemeinschaftsstrategie gesetzten Ziele bereits im Jahr 2005 erreicht werden. Realistischerweise darf jedoch weiter davon ausgegangen werden, dass das Ziel bis 2010 erreicht wird, wenn die erforderlichen Maßnahmen getroffen und die entsprechenden Anstrengungen unternommen werden. Es ist klar, dass für das Erreichen des Gesamtziels die Umsetzung aller drei Kernbereiche der Strategie erforderlich ist.

Die kürzlich veröffentlichte Mitteilung der Kommission zur Besteuerung von Personenkraftwagen enthält unter anderem Optionen für Steuerregelungen, die die Gemeinschaftsstrategie zur Verringerung von CO^2-Emissionen unterstützen können. Außerdem werden die Ergebnisse der Überprüfung die Möglichkeiten einer zusätzlichen Verminderung der CO^2-Emissionen im Hinblick auf eine weitere Annäherung an das Ziel der Gemeinschaft von 120 g CO^2/km bis 2012 im Jahr 2003[51] von großer Bedeutung sein.

Die Umsetzung der Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie macht gute Fortschritte. Die „Gemeinsamen Berichte" zeigen, dass ACEA und JAMA bislang deutliche Fortschritte

---

46 KOM (2001) 543 endgültig

47 *"Preparation of measures to reduce CO_2 emissions from N1 vehicles"*, Studie von RAND Europe, Institut für das Kraftfahrtwesen Aachen, Transport&Mobility Leuven

48 KOM (2002) 412 endgültig

49 In seinen Schlussfolgerungen vom 10. Oktober 2000 haben die EU-Umweltminister die Europäische Kommission aufgefordert, „...(Maßnahmen) zur Verringerung sämtlicher Treihbausgasemissionen aus Klimaanlagen in Fahrzeugen (zu prüfen und auszuarbeiten)".

50 KOM (2001) 580 endgültig

51 2003 für ACEA und JAMA, 2004 für KAMA

gemacht haben, während der KAMA seine Anstrengungen erheblich verstärken muss. Damit das Endziel von 140 g CO^2/km erreicht wird, müssen alle drei Verbände ihre Anstrengungen beibehalten oder steigern. Auf der Grundlage der Gemeinsamen Berichte hat die Kommission keinen Grund zur Annahme, dass ACEA und JAMA ihren jeweiligen Selbstverpflichtungen nicht gerecht würden. In Bezug auf den KAMA besteht Anlass zu Besorgnis in Bezug auf die bislang erzielten Fortschritte. Zusätzliche erhebliche Anstrengungen sind erforderlich, wenn der KAMA sein Ziel erreichen will. Es ist zu beachten, dass die Automobilherstellerverbände in Bezug auf ihre Selbstverpflichtungen eine Reihe von Fragen aufgelistet haben. In den Gesprächen haben die jeweiligen Verbände jedoch ihre Absicht bekräftigt, ihren Selbstverpflichtungen nachzukommen.

Eine Reihe von Mitgliedstaaten sind bei der Umsetzung der Richtlinie 1999/94 und der Entscheidung 1753/2000 weiterhin im Rückstand. Dadurch werden die Umsetzung der Strategie und ihre Überwachung beeinträchtigt.

Die Kommission hat im Überwachungszeitraum ihre Arbeit an Maßnahmen zur Verringerung des CO^2-Ausstoßes von leichten Nutzfahrzeugen fortgesetzt und mit der Arbeit betreffend mobile Klimaanlagen begonnen.

ANHANG {SEK(2002) 1338}

(1) Überwachung der Verpflichtung von ACEA zur Minderung der CO^2-Emissionen von Personenkraftwagen (2001), Gemeinsamer Bericht des Dachverbands Europäischer Automobilhersteller und der Dienststellen der Kommission, endgültige Fassung vom 25. 06. 2002.

(2) Überwachung der Verpflichtung von JAMA zur Minderung der CO^2-Emissionen von Personenkraftwagen (2001), Gemeinsamer Bericht des Dachverbands Japanischer Automobilhersteller und der Dienststellen der Kommission, endgültige Fassung vom 28. 06. 2002.

(3) Überwachung der Verpflichtung von KAMA zur Minderung der CO^2-Emissionen von Personenkraftwagen (2001), Gemeinsamer Bericht des Dachverbands Koreanischer Automobilhersteller und der Dienststellen der Kommission, endgültige Fassung vom 28. 06. 2002.

Die Anhänge sind nur in englischer Sprache verfügbar.