KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 22.6.2005
KOM(2005) 269 endgültig

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

Umsetzung der Gemeinschaftsstrategie zur Verminderung der CO2-Emissionen von Kraftfahrzeugen: Fünfter Jahresbericht über die Wirksamkeit der Strategie

(SEC(2005) 826)

1. EINLEITUNG

Die Gemeinschaftsstrategie zur Verminderung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs[1,2] umfasst folgende drei Kernbereiche: die Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs[3], die Angabe des Kraftstoffverbrauchs von Kraftfahrzeugen[4] und die Förderung eines geringeren Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen durch steuerliche Maßnahmen. Gemäß Artikel 9 der Entscheidung 1753/2000/EG[5] muss die Kommission jährlich dem Rat und dem Europäischen Parlament über die Wirksamkeit dieser Strategie Bericht erstatten[6].

Einen Eckpfeiler der Strategie bilden die Selbstverpflichtungen der europäischen, japanischen und koreanischen Automobilindustrie, die bis 2008/2009 einen neuen Durchschnittswert von 140 g CO_2/km bei den Gesamt-CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen erreichen wollen (gemäß dem in der Richtlinie 93/116/EG vorgesehenen Messverfahren). Diese Zielvorgabe wird in erster Linie durch technologische Entwicklungen verschiedener Merkmale von Personenkraftwagen sowie durch Marktveränderungen im Zusammenhang mit diesen Entwicklungen erreicht.

Auf der Grundlage der beiden anderen Eckpfeiler der Strategie setzten der Rat und das Europäische Parlament für die Gemeinschaftsstrategie bei neuen PKW den spätestens bis 2010 zu erreichenden Zielwert für durchschnittliche CO_2-Emissionen von 120 g CO_2/km fest.

Folgende, im Verfahren vorgesehene Überprüfungen wurden im Jahr 2003 durchgeführt oder begonnen:

Gemäß ihrer Selbstverpflichtungen überprüften ACEA und JAMA im Jahr 2003 die Möglichkeit zusätzlicher CO_2-Verringerungen, um sich bis zum Jahr 2012 weiter an das Ziel der Gemeinschaft von 120 g CO_2/km anzunähern.

Gemäß Artikel 10 der Entscheidung 1753/2000/EG ist in den Jahresberichten (hier: für das Zwischenziel-Jahr 2003) anzugeben, ob die von ACEA und JAMA erzielten Reduzierungen auf technische Maßnahmen der Hersteller oder andere Gründe, wie z. B. verändertes Verbraucherverhalten zurückzuführen sind. In den freiwilligen Selbstverpflichtungen von ACEA und JAMA ist eine gemeinsame „Umfassende Überprüfung“ auf der Grundlage der Daten des Jahres 2003 vorgesehen.

---

1 KOM(95) 689 endg.

2 Schlussfolgerungen des Rates vom 25.6.1996.

3 Selbstverpflichtungen wurden vom Dachverband der europäischen (European Automobile Manufacturers Association ACEA), der japanischen (Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA) und der koreanischen Automobilhersteller (Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA) eingegangen.

4 Richtlinie 1999/94/EG über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen bei der Vermarktung neuer Personenkraftwagen.

5 Entscheidung 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO_2 -Emissionen neuer Personenkraftwagen.

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

In dieser Mitteilung werden die oben genannten Punkte sowie andere damit in Zusammenhang stehende Aspekte behandelt.

2. FORTSCHRITTE DER AUTOMOBILINDUSTRIE IN BEZUG AUF IHRE JEWEILIGEN SELBSTVERPFLICHTUNGEN

Die beteiligten Parteien verfassten und genehmigten für jeden Dachverband den Entwurf eines Gemeinsamen Jahresberichts. Diese Berichte werden parallel zu dieser Mitteilung als SEK-Dokumente veröffentlicht (siehe Anhang).

Die wesentlichen Ergebnisse für den Berichtszeitraum 1995 bis 2003 sind:

– Nach offiziellen Daten der Mitgliedstaaten für das Jahr 2003 betrugen die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen des Pkw-Bestands 163 g/km bei ACEA, 172 g/km bei JAMA und 179 g/km bei KAMA. Bei Verwendung der von ACEA gesammelten Daten würden dessen durchschnittliche spezifische CO_2-Emissionen 161 g/km betragen (siehe Tabelle 1 des Anhangs).

– Im Vergleich zu 1995 ergibt sich für die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eine Verringerung von 22 g/km bzw. 11,9 % bei ACEA (24 g/km bzw. 13,0 % bei Verwendung der ACEA-Daten), von 24 g/km bzw. 12,2 % bei JAMA und 18 g/km bzw. 9,1 % bei KAMA.

– Im Vergleich zu 2002 haben alle drei Verbände im Jahr 2003 die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen ihrer in der EU neu zugelassenen Fahrzeuge gesenkt (ACEA um ca. 1,2 %[7], JAMA um ca. 1,0 % und KAMA um ca. 2,2%)[8]. Seit 1995 sind die Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch von Diesel-Pkw deutlich höher als bei Benzinfahrzeugen und die stetig wachsende Zahl an Dieselfahrzeugen auf dem EU-Neuwagenmarkt trägt wesentlich zu den bisher erzielten Fortschritten bei.

– JAMA und ACEA können gute Fortschritte nachweisen, obgleich ihre Leistung des Jahres 2003 im Vergleich zu den vorangegangen Jahren weniger ausgeprägt ist. ACEA hat jedoch bereits im Jahr 2000 das bis 2003 gesetzte Zwischenziel erreicht und befindet sich nun am untersten Ende dieses Zielbereichs. JAMA befindet sich seit 2002 innerhalb des Zwischenzielbereichs. Beide sind auf dem richtigen Weg.

– Die Fortschritte des KAMA sind noch immer unbefriedigend, wenngleich er in den letzten drei Jahren aufgeholt hat. Es besteht tatsächlich die Gefahr, dass KAMA sein bis 2004 gesetztes Zwischenziel von 165 - 170 g/km nicht erreichen wird, wenn man bedenkt, dass nur ein Jahr verbleibt, um den Abstand von 9 g/km zu überwinden. Dies könnte sich auf

---

7 Verringerungswert nach Daten von ACEA für 2002 und 2003. Würde man die ACEA-Daten für 2002 und die offiziellen EU-Daten für 2003 zugrunde legen, gäbe es keine Senkung. Es ist jedoch anzunehmen, dass dies in erster Linie durch die Umstellung auf eine andere Datenbank bedingt ist. Vergleicht man offizielle EU-Zahlen für 2002 und 2003, ergibt sich ungefähr die gleiche Verringerungsrate wie nach ACEA-Daten.

8 Alle Daten für 2001, 2002 und 2003 wurden um 0,7 % korrigiert, um dem veränderten Prüfzyklus Rechnung zu tragen.

das gesamte CO_2-Konzept auswirken[9]. KAMA hat sich jedoch erneut zur Verwirklichung seiner Ziele verpflichtet. In diesem Zusammenhang ist es begrüßenswert, dass KAMA seine größten Fortschritte im Jahr 2003 erzielt und außerdem einen PKW auf den Markt gebracht hat dessen Emissionswert unter 120 g/km liegt.

– Um das Endziel von 140 g CO_2/km zu erreichen, bedarf es weiterer Bemühungen, da die durchschnittliche Minderungsrate aller drei Verbände gesteigert werden muss. Die Verringerungsrate muss über den gesamten Zeitraum von 1995 bis 2008/9 im Durchschnitt 2 % bzw. 3,5 g/km jährlich betragen. In den verbleibenden Jahren bis 2008/9 muss die Minderungsrate bei ACEA durchschnittlich 2,8 %, bei JAMA 3,1 % und bei KAMA 3,6 % betragen. Es wurde jedoch von Anfang an erwartet, dass die durchschnittliche Minderungsrate in den späteren Jahren höher sein würde. Trotzdem sei darauf hingewiesen, dass die noch zu schließenden, in Jahresleistung bemessenen Abstände größer werden (siehe Tabelle 2 der Anlage).

Die durchschnittlichen CO_2-Gesamtemissionen neuer im Jahr 2003 zugelassener PKW lagen in allen Mitgliedstaaten unter den Zahlen von 1995 und denen der dazwischen liegenden Jahre (siehe Abbildung 1 der Anlage). Jedoch unterliegen die Minderungsraten von Land zu Land[10] gewissen Schwankungen.

Alle Verbände haben den Anteil von Dieselfahrzeugen an ihren Fahrzeugflotten innerhalb des Berichtzeitraums ausgebaut (siehe Tabelle 3). Dies gibt im Hinblick auf die regulierten Schadstoffe Anlass zu Besorgnis. Im Jahr 2003 haben mehr und mehr Hersteller ihre Absicht bekundet, ihre Diesel-Pkw mit einem Partikelfilter auszustatten. Die Kommission hat außerdem kürzlich mit den Arbeiten zu den EURO-5-Emissionsgrenzwerten begonnen, die um das Jahr 2010 gelten sollen. Es ist davon auszugehen, dass u.a. die Grenzwerte für Partikelemissionen und andere gasförmige Schadstoffe aus Diesel-Pkw verschärft werden. Diese Entwicklungen sind im Hinblick auf eine weitere Verbreitung von Dieselfahrzeugen in der EU zu berücksichtigen.

3. UMSETZUNG DER ENTSCHEIDUNG 1753/2000/EG

Die so genannte „Überwachungsentscheidung“ trat am 30. August 2000 in Kraft. Seit dem Jahr 2002 werden die im Rahmen dieser Entscheidung gesammelten Daten bei der Überwachung der Selbstverpflichtungen als offizielle Daten verwendet. Vor diesem Zeitpunkt wurden für die Überwachung die von den Dachverbänden zur Verfügung gestellten Daten verwendet.

Da nun jedoch offizielle EU-Daten vorliegen, gibt es Unstimmigkeiten mit dem früheren Zahlenmaterial. Aufgrund der Verwendung einer anderen Datenquelle zeigen sich einige kleine Unterschiede. Im Jahr 2003 wurde weiter versucht, die Gründe für die beobachteten Unterschiede festzustellen. Im Allgemeinen sind die Unterschiede zwischen den offiziellen und den von den Dachverbänden zur Verfügung gestellten Daten sehr gering, d.h. sie liegen in

---

9 Es sei daran erinnert, 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)

10 Für Griechenland und Finnland liegen keine Daten für 1995 vor.

einer Größenordnung von 1 % oder darunter. An der Datenqualität wird jedoch weiter gearbeitet und langfristig dürften sich die Abweichungen verringern.

4. „UMFASSENDE ÜBERPRÜFUNG“ UND ARBEIT IM ZUSAMMENHANG MIT ARTIKEL 10 DER ENTSCHEIDUNG 1753/2000/EG

Die Selbstverpflichtungen zur Verringerung von CO_2-Emissionen neuer PKW beinhalten die Pflicht, eine „Umfassende Überprüfung“ auf der Grundlage der Daten von 2003 (2004 für KAMA) durchzuführen. Diese Umfassende Überprüfung sollte *„…die Ergebnisse der Reduzierungen der CO_2-Emissionen bis einschließlich dem Kalenderjahr 2003 sowie den Vergleich der durchschnittlichen Emissionen des Fahrzeugbestands in diesem Jahr mit dem geschätzten Zielbereich beinhalten“*. Darüber hinaus sollte sie die anfängliche Erwartung berücksichtigen, dass die *„…Reduzierung der CO_2-Emissionen (…) nicht linear erfolgen“* wird; *„…das Tempo wird insbesondere vom Zeitplan der Verfügbarkeit der entsprechenden Kraftstoffe auf dem Markt sowie von den Vorlaufzeiten für neue Technologien und Produkte und deren Marktdurchdringung bestimmt werden. Daher wird erwartet, dass die Reduzierungen zunächst relativ langsam anlaufen und sich später beschleunigen.“*

In Artikel 10 der Entscheidung 1753/2000/EG wird auf einige dieser Punkte Bezug genommen: *„…In den Berichten für die Zwischenziel-Jahre und die Endziel-Jahre ist anzugeben, ob die Reduzierungen auf technische Maßnahmen der Hersteller oder andere Gründe, wie z. B. verändertes Verbraucherverhalten zurückzuführen sind.“*

Da sich die in der „Umfassenden Überprüfung“ und in Artikel 10 vorgesehenen Bewertungen teilweise überschneiden, wurden diese von der Kommission sowie von ACEA und JAMA gemeinsam durchgeführt. Diese Arbeit wurde durch einen Dienstleistungsvertrag[11] unterstützt. In der Bewertung wurden zwei wesentliche Fragen untersucht:

(1) Gab es Hindernisse, die ACEA oder JAMA bei der Erreichung ihrer Verpflichtungen hemmten?

(2) Gab es andere Faktoren außer technologischen Entwicklungen, die zu Verringerungen bei den spezifischen CO_2-Emissionen von neuen Pkw führten?

Die Antworten auf diese Fragen sind von größter Bedeutung bei der Entscheidung, ob die bis einschließlich 2003 festgestellten CO_2-Verringerungen vollständig auf das Erreichen der Zielwerte aus den Verpflichtungen angerechnet werden sollen oder nicht.

In den gemeinsamen Bewertungen wurden folgende Schlussfolgerungen gezogen:

(a) Die Verringerungen der spezifischen CO_2-Emissionen wurden im Wesentlichen durch technologische Entwicklungen erzielt. Die festgestellten Marktveränderungen hatten keinen nennenswerten Einfluss auf die CO_2-Emissionen. Auf jeden Fall ist es sehr schwer, festzustellen, ob Marktveränderungen durch neue Technologien oder durch andere Faktoren,

[11] Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. - Institut für Verkehrsforschung (IVF): Technischer Bericht „Preparation of the 2003 review of the commitment of car manufacturers to reduce CO_2 emissions from M1 vehicles“.

beispielsweise das allgemeine Verbraucherverhalten, die Wirtschaftslage, Kraftstoffpreise, steuerliche Maßnahmen, die Bereitstellung von Verbraucherinformationen hervorgerufen wurden. Dies hat im Wesentlichen zwei Ursachen: zum Einen sind die im Zeitraum von 1995 bis 2003 beobachteten Marktveränderungen vergleichsweise gering und zum Anderen finden technologische Entwicklungen im Bereich der CO_2-Emissionsreduzierung nun in praktisch allen Fahrzeugkategorien Anwendung.

(b) Alle von ACEA und JAMA in ihren Selbstverpflichtungen genannten Ziele wurden erreicht und die Leistungen zum Teil übererfüllt.

(c) Die von ACEA und JAMA in ihren Selbstverpflichtungen genannten Annahmen wurden verwirklicht und das Umfeld, in dem ihre Mitglieder tätig sind, hinderte diese nicht an der Einhaltung der Selbstverpflichtungen.

(d) ACEA und JAMA weisen auf einige Punkte hin, die für die Erreichung der Zielvorgabe von 140 g CO_2/km von Bedeutung sind.

Zusammenfassend stellen ACEA, JAMA und die Kommission fest, dass beide Dachverbände während des Zeitraums von 1998 bis 2003 allen Obliegenheiten aus ihren Selbstverpflichtungen nachgekommen sind.

Es sei darauf hingewiesen, dass diese Ergebnisse auch einen anderen Aspekt der Durchführung der Strategie deutlich machen: den vernachlässigbaren Einfluss von Maßnahmen, die im Rahmen der beiden anderen Kernbereiche durchgeführt werden, d.h. die Angabe des Kraftstoffverbrauchs und steuerliche Maßnahmen.

Die gemeinsamen Schlussfolgerungen der Arbeiten im Rahmen der „Umfassenden Überprüfung“ und des Artikels 10 finden sich im Anhang der jeweiligen Gemeinsamen Berichte von ACEA und JAMA.

5. DIE ÜBERPRÜFUNGEN VON ACEA UND JAMA HINSICHTLICH DER ANNÄHERUNG AN DEN GEMEINSCHAFTSZIELWERT VON 120 G/KM

Gemäß dem Wortlaut der Selbstverpflichtungen und den Empfehlungen der Kommission, in denen diese die Selbstverpflichtungen billigt[12], sollen ACEA und JAMA im Jahr 2003 *„…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“*. Sowohl ACEA als auch JAMA legten die Ergebnisse ihrer jeweiligen Überprüfungen im Dezember 2003 vor (die Überprüfung von KAMA fand wie geplant im Jahr 2004 statt). In ihren Positionspapieren stellen ACEA und JAMA fest, dass trotz des vorhandenen technologischen Potenzials, das für die Erreichung des Zielwerts der Gemeinschaft von 120 g CO_2/km bis 2012 erforderlich ist, die damit einhergehenden Kosten untragbar hoch seien. Auch Marktverzerrungen sowie negative Auswirkungen auf die Europäische Wirtschaft wären erheblich. Sie sind der Ansicht, dass Verringerungen von CO_2 in der vom Gemeinschaftszielwert geforderten Menge kostengünstiger mittels eines integrierten Ansatzes erzielt werden können, indem die Automobilindustrie und weitere Akteure, beispielsweise

[12] Empfehlungen der Kommission 1999/125/EG, 2000/303/EG and 2000/304/EG.

staatliche Stellen, Erdöl- und Kraftstofflieferanten, der Landwirtschaftssektor, Kunden usw. beteiligt werden. ACEA ließ jedoch bereits verlauten, dass eine weitere Verringerung der durchschnittlichen CO_2-Emissionen um 5% bei der neuen Fahrzeugflotte im Zeitraum von 2008 bis 2012 (d.h. eine Zielvorgabe von ungefähr 133 g CO_2/km) durch Verbesserungen der Fahrzeugtechnologien machbar sei.

Tatsächlich sind zusätzlich zu den drei Kernbereichen der Strategie einige andere Optionen als Unterstützung der Gemeinschaftsstrategie möglich. Diese würden zu einer Verringerung der CO_2-Emissionen von Pkw beitragen. Das Ziel der Kommission besteht grundsätzlich darin, die Zielvorgabe der Gemeinschaft von 120 g CO_2/km auf nachhaltige Weise zu erreichen und dabei die drei auf der Tagung des Europäischen Rates in Göteborg beschlossenen Kernbereiche (umweltpolitische, soziale und wirtschaftliche Aspekte) zu berücksichtigen.

Vor dem Hintergrund dieser Positionspapiere hat die Kommission beschlossen, eine gemeinsame Überprüfung durchzuführen unter Mitwirkung von Interessengruppen, nationalen Sachverständigen, Beratern und der Kommission, um die beiden folgenden Hauptpunkte zu bearbeiten:

(1) Die Kosten und das Reduzierungspotenzial von Technologien und anderen Maßnahmen zur Verringerung von CO_2-Emissionen

(2) Eine Folgenabschätzung verschiedener politischer Szenarien, die alle die Verringerung von CO_2-Emissionen von Pkw in der EU bewirken sollen

Zu diesem Zweck werden durch Computermodelle unterstützte technische und wirtschaftliche Folgenabschätzungen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Arbeit werden Teil einer Folgenabschätzung durch die Kommission sein, die Mitte 2005 anlaufen wird. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Folgenabschätzung beabsichtigt die Kommission, dem Rat und dem Europäischen Parlament Ende 2005 einen Vorschlag zu unterbreiten in Bezug auf das Erreichen der Zielvorgabe von 120 g CO_2/km.

6. UMSETZUNG DER RICHTLINIE 1999/94/EG

Alle Mitgliedstaaten haben die Richtlinie 1999/94/EG[13] über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen umgesetzt. Gemäß Artikel 9 mussten die Mitgliedstaaten bis 31. Dezember 2003 einen Bericht über die Wirksamkeit der Richtlinie übermitteln. Die Kommission erhielt 14 Berichte, die derzeit bewertet werden. Folgende vorläufige Ergebnisse können festgehalten werden:

– Die Wirksamkeit der Richtlinie ist im Allgemeinen gering; ein nennenswerter Einfluss auf die Entscheidungen der Verbraucher konnte noch nicht festgestellt werden.

– Eine Ausnahme in dieser allgemeinen Situation scheinen die in den Niederlanden im Jahr 2002 eingesetzten Erstattungssysteme zu sein, die auf große Akzeptanz bei den Verbrauchern stießen und einen bemerkenswerten Einfluss auf die Entscheidungen beim Kauf von Fahrzeugen hatten.

[13] ABl L 12, 18.1.2000, S. 16.

Es ist zu erwarten, dass die Kommission auf der Grundlage dieser Bewertung Änderungen an der Richtlinie vorschlagen wird mit dem allgemeinen Ziel, deren Wirksamkeit zu verbessern.

7. STEUERLICHE MAßNAHMEN

Im Jahr 2002 veröffentlichte die Kommission eine Mitteilung über steuerliche Maßnahmen, insbesondere über die Besteuerung von Personenwagen in der EU[14]. Die Mitteilung enthielt eine Reih von Optionen für künftige politische Maßnahmen und zielte auf den Beginn eines Konsultationsverfahrens mit den Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament, der Automobilindustrie und allen anderen wichtigen Interessengruppen ab. Zusätzlich zu diesen Konsultationen befindet sich die Kommission in der abschließenden Phase der Vorbereitung eines Legislativvorschlags, der im Juni 2005 vorgelegt werden soll.

8. WEITERE MAßNAHMEN

In seinen Schlussfolgerungen vom 10. Oktober 2000 forderte der Rat der Umweltminister die Kommission auf, Maßnahmen zur Emissionssenkung bei leichten Nutzfahrzeugen (die technisch der Klasse N_1[15] zuzuordnen sind) und mobiler Klimaanlagen in PKW[16] zu prüfen.

In Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge verabschiedeten der Rat und das Europäische Parlament die Richtlinie 2004/3/EG zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 80/1268/EWG im Hinblick auf die Messung von Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch von N1-Fahrzeugen[17]. Die Richtlinie wird Informationen über den CO_2-Ausstoß dieser Fahrzeugkategorie liefern. Die Kommission setzt ihre Arbeit in diesem Bereich fort. Sie hat einen Auftrag vergeben zur Verbesserung des anzuwendenden Messverfahrens der geänderten Richtlinie 80/1268/EWG und zur Weiterentwicklung der Methodologie, die bei der Bewertung politischer Optionen zur Verringerung von Emissionen von N_1-Fahrzeugen angewendet wird.

Hinsichtlich mobiler Klimaanlagen hat die Kommission einen Auftrag vergeben zur Entwicklung eines kostengünstigen Messverfahrens, das in die Richtlinie 80/1268/EWG oder in jedes andere geeignete offizielle Dokument aufgenommen werden kann. Die Kommission wird diesen Punkt nach Vertragsabschluss im Einzelnen prüfen.

---

14 KOM(2002) 431 endg.

15 Fahrzeuge der Klasse N1 sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen.

16 Der Rat der Umweltminister vom 10. Oktober 2000 kam zu folgender Schlussfolgerung:
„In Bezug auf den Bereich der Verkehrspolitik fordert der Rat die Kommission auf, mit Blick auf den Anstieg der durch den Verkehrssektor verursachten Emissionen wie auch auf die Notwendigkeit einer Berücksichtigung der sozialen und ökologischen Kosten der einzelnen Verkehrsmittel, wie im Bericht an den Europäischen Rat (Helsinki) umrissen, Maßnahmen auf folgenden Gebieten zu prüfen und auszuarbeiten:
- Verringerung der CO_2-Emissionen von Fahrzeugen, insbesondere Maßnahmen zur Verringerung der CO_2-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen,
- Verringerung sämtlicher Treibhausgasemissionen aus Klimaanlagen in Fahrzeugen“.

17 ABl L 49, 19.2.2004, S. 36 - 41 Richtlinie 2004/3/EG.

9. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Gemeinschaftsstrategie zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und des Kraftstoffverbrauchs hat zum Ziel, bei neu in der Gemeinschaft zugelassenen Personenkraftwagen spätestens bis zum Jahr 2010 einen durchschnittlichen spezifischen CO_2-Ausstoß von 120 g CO_2/km zu erreichen. Im Kalenderjahr 2003 wurde der spezifische Wert von 164 g CO_2/km[18] erreicht, gegenüber 186 g CO_2/km im Jahr 1995, dem Bezugsjahr der Gemeinschaftsstrategie - dies entspricht einer Verringerung von ungefähr 12%. Die im Rahmen der "Umfassenden Überprüfung" und des Artikels 10 der Entscheidung 1753/2000/EG durchgeführten Bewertungen zeigen, dass ACEA und JAMA im Zeitraum von 1998 bis 2003 allen Obliegenheiten ihrer jeweiligen Selbstverpflichtungen nachgekommen sind. Die Automobilindustrie hat damit einen beachtlichen Beitrag geliefert für die EU-Strategie zur Verringerung von Treibhausgasemissionen und für die Verwirklichung der EU-Ziele im Rahmen des Kyoto-Protokolls.

Um das Endziel ihrer Selbstverpflichtungen von 140 g CO_2/km zu erreichen, müssen alle drei Verbände ihre Anstrengungen verstärken. Auf der Grundlage der Gemeinsamen Berichte hat die Kommission keinen Grund zur Annahme, dass JAMA seiner Selbstverpflichtung nicht gerecht wird. ACEA hat sein Zwischenziel für das Jahr 2003 bereits 2000 erreicht und ist der festen Überzeugung, die bestmöglichen Anstrengungen zu unternehmen, um seiner CO_2-Verpflichtung nachzukommen. ACEA konnte jedoch seine in den vorhergehenden Berichten gezogene Schlussfolgerung nicht mehr bestätigen. Die Kommission bekräftigt die Bedeutung, die der Erreichung des - realistischen - Ziels zukommt. In Bezug auf KAMA besteht Grund zu tatsächlicher Besorgnis. Dies wurde KAMA gegenüber betont. KAMA hat jedoch seine Entschlossenheit bekräftigt, die Ziele zu erreichen, zu denen er sich verpflichtet hat.

Zwar ist die rechtliche Umsetzung der Richtlinie 1999/94 nun abgeschlossen, jedoch zeigt sich nach einer Überprüfung ihrer Wirksamkeit, dass diesbezüglich große Defizite bestehen. Wenn das Gemeinschaftsziel von 120 g/km bis zum Jahr 2010 erreicht werden soll, müssen ganz offensichtlich Maßnahmen getroffen werden, um sowohl diesen Kernbereich als auch den Kernbereich der steuerlichen Maßnahmen zu stärken

Die Positionspapiere von ACEA und JAMA aus dem Jahr 2003[19], die das Ergebnis ihrer jeweiligen Überprüfungen sind hinsichtlich des Potenzials für weitere Fortschritte in Richtung auf das Gemeinschaftsziel von 120 g CO_2/km bis 2012, machen deutlich, dass die beiden Verbände keine Möglichkeit sehen, dieses Ziel kostengünstig mit technischen Maßnahmen zu erreichen. Die Kommission wird eine eigene Bewertung durchführen und dem Rat und dem Parlament einen Vorschlag in der zweiten Hälfte des Jahres 2005 vorlegen.

Die Kommission setzt ihre Arbeit auf dem Gebiet der CO_2-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge und der durch Klimaanlagen bedingten CO_2-Emissionen fort.

---

18 Nach offiziellen EU-Daten.

19 2003 für ACEA und JAMA, 2004 für KAMA.

Anlage

Tabelle 1: Durchschnittliche spezifische CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen nach Kraftstoffart für die einzelnen Verbände und die Europäische Union

	CO_2 (g/km)									
	1995	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001(3)**	**2002(3)**	**2003(3)**	**Änderung95/03 [%](4)**
ACEA										
Ottokraft-stoff	188	186	183	182	180	177	172	172/171 (5)	171/170(5)	-9,0 / -9,6 % (6)
Dieselkraft-stoff	176	174	172	167	161	157	153	155/152 (5)	154/152(5)	-12,5 / -13,6 %(6)
Alle Kraftstoffe (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**165**	**165/163 (5)**	**163/161(5)**	**-11,9 / -13 %(6)**
JAMA										
Ottokraft-stoff	191	187	184	184	181	177	174	172	170	-11,0 %
Dieselkraft-stoff	239	235	222	221	221	213	198	180	177	-25,9 %
Alle Kraftstoffe (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**178**	**174**	**172**	**-12,2 %**
KAMA										
Ottokraft-stoff	195	197	201	198	189	185	179	178	171	-12,3 %
Dieselkraft-stoff	309	274	246	248	253	245	234	203	201	-35,0 %
Alle Kraftstoffe (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**187**	**183**	**179**	**-9,1 %**
EU-15 (2)										
Ottokraft-stoff	189	186	184	182	180	178	173	172	171	-9,5 %
Dieselkraft-stoff	179	178	175	171	165	163	156	157	157	-12,3 %
Alle Kraftstoffe	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**167**	**166**	**164**	**-11,8 %**

(1)										

(1) Nur für Fahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren; andere Kraftstoffe und statistisch nicht erfasste Fahrzeuge werden diese Durchschnittswerte voraussichtlich nicht wesentlich beeinflussen.

(2) Neue Personenkraftwagen, die von den Herstellern in der EU in Verkehr gebracht werden und nicht unter die Selbstverpflichtungen fallen, würden den EU-Durchschnitt nicht maßgebend beeinflussen.

(3) Die Zahlen für 2001, 2002 und 2003 wurden um 0,7 % korrigiert, um der Veränderung des Fahrzyklus Rechnung zu tragen. Für 2002 und 2003 wurden die Daten der Mitgliedstaaten zugrunde gelegt.

(4) Die Prozentsätze wurden aus ungerundeten CO_2-Zahlen ermittelt.

(5) Die erste Zahlenangabe basiert auf Daten der Mitgliedstaaten, die zweite auf Daten von ACEA.

(6) Die erste Zahlenangabe basiert auf Daten der Mitgliedstaaten für 2003 und Daten von ACEA für 1995, die zweite ausschließlich auf Daten von ACEA.

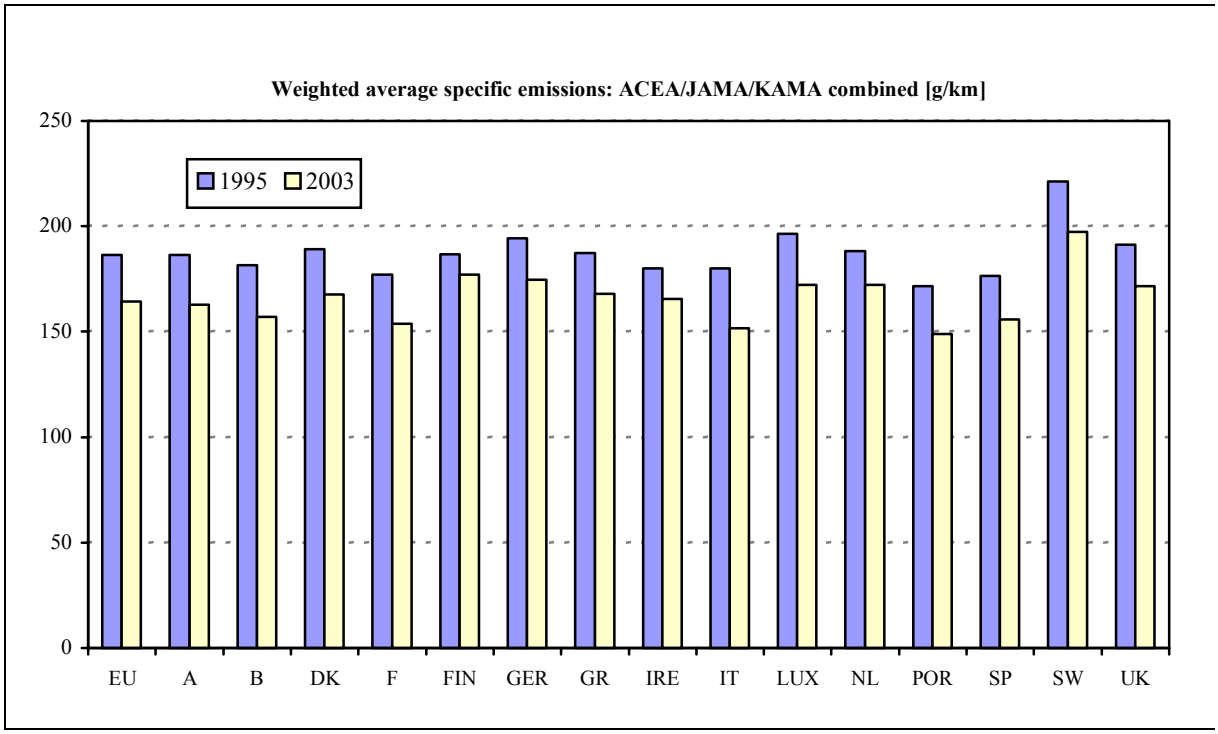
(7) Die Zahlenangaben für ACEA in dieser Mitteilung schließen Rover/MG ein. Da jedoch der Rover/MG-Konzern - der ursprünglich der Selbstverpflichtung im Rahmen von BMW unterlag - kein ACEA-Mitglied mehr ist, hat ACEA erklärt, dass der Verband keinerlei Verantwortung für die CO_2-Ergebnisse von Rover bis 2008 übernehmen kann.

Tabelle 2: Verwirklichung des Ziels 140 g/km im Jahr 2008/2009

			Zielvorgabe 140g/km: Lücke			
			Gesamt		pro Jahr	
	1995	2003	% von 2003 bis 2008/9	g/km von 2003 bis 2008/9	% von 2003 bis 2008/9	g/km von 2003 bis 2008/9
ACEA - alle Kraftstoffe*	**185**	**163/161**	14,1/ 13	23 / 21	2,8 / 2.6	4,6 / 4,2
JAMA - alle Kraftstoffe*	**196**	**172**	18,6	32	3,1	5,3
KAMA - alle Kraftstoffe*	**197**	**179**	21,8	39	3,6	6,5

** Die erste Zahlenangabe basiert auf Daten der Mitgliedstaaten, die zweite auf Daten von ACEA.*
***Nach Daten der Mitgliedstaaten*

Abbildung 1: Durchschnittliche spezifische CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen in der EU und in den Mitgliedstaaten in den Jahren 1995 und 2003 (gewichteter Durchschnitt aufgrund der Daten für Diesel- und Benzinfahrzeuge)[20]



Die Daten für 1995 stammen von den Verbänden, für 2003 sind die offiziellen EU-Zahlen angegeben.
Die Zahlen für 2003 wurden um 0,7 % korrigiert, um der Veränderung des Fahrzyklus Rechnung zu tragen.

[20] In den EU-Statistiken für 1995 sind Griechenland und Finnland nicht berücksichtigt, da nicht genügend Daten vorlagen. In den Zahlen für 2003 sind diese beiden Mitgliedstaaten einbezogen.

<u>Tabelle 3</u>: Entwicklung des Bestands an neu zugelassenen Personenkraftwagen bei den Verbänden und in der EU

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Änderung '95-03' (2)
Ottokraftstoff	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	52,4%	-21,0
Dieselkraftstoff	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	47,5%	23,5
alle Kraftstoffe	10241651	10811011	11226009	11935533	12518260	12217744	12552498	11649782	11533323	12,6%
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**Änderung '95-03' (2)**
Ottokraftstoff	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	71,8%	-10,3
Dieselkraftstoff	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	28,2%	18,7
alle Kraftstoffe	1233975	1342144	1510818	1666816	1716048	1667987	1520643	1501937	1703960	38,1%
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**Änderung '95-03' (2)**
Ottokraftstoff	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	73,9%	-14,0
Dieselkraftstoff	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	26,1%	24,5
alle Kraftstoffe	169060	236454	275453	373230	463724	491244	396792	325436	427341	152,8%
EU-15 (1)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**Änderung '95-03' (2)**
Ottokraftstoff	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	55,4%	-19,1
Dieselkraftstoff	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	44,4%	22,2
Alle	11644686	12389609	13012280	13975579	14698032	14376975	14469933	13477155	13664624	17,3%

Kraft-stoffe(3)										

(1) Von den Herstellern auf den EU-Markt gebrachte neue Personenkraftwagen, die nicht unter die Selbstverpflichtung fallen, haben keinen nennenswerten Einfluss auf die Zahlen.
(2) Die Änderung im Zeitraum 1995 bis 2003 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 den Pkw insgesamt entspricht dem Anstieg der Neuzulassungen in der EU-15 in diesem Zeitraum.
(3) Die Gesamtzahlen umfassen statistisch nicht erfasste Fahrzeuge und Fahrzeuge, die mit 'anderen Kraftstoffsorten' betrieben werden.
(4) Für 2002 und 2003 wurden Daten der Mitgliedstaaten zugrunde gelegt.

ANHANG (SEK (2005) 826)

(1) Überwachung der Verpflichtung von ACEA zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen (2003), Gemeinsamer Bericht des Dachverbands Europäischer Automobilhersteller und der Dienststellen der Kommission, endgültige Fassung vom 5.10.2004.

(2) Überwachung der Verpflichtung von JAMA zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen (2003), Gemeinsamer Bericht des Dachverbands Japanischer Automobilhersteller und der Dienststellen der Kommission, endgültige Fassung vom 5.10.2004.

(3) Überwachung der Verpflichtung von KAMA zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen (2003), Gemeinsamer Bericht des Dachverbands Koreanischer Automobilhersteller und der Dienststellen der Kommission, endgültige Fassung vom 5.10.2004.

Die Anhänge liegen nur in englischer Sprache vor.