

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION

vom 5. Februar 1999

über die Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen*(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1999) 107)***(Text von Bedeutung für den EWR)**

(1999/125/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 155 zweiter Gedankenstrich,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Kommission hat eine Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs vorgeschlagen⁽¹⁾.

In seinen Schlußfolgerungen vom 25. Juni 1996 hat der Rat (Umwelt) die Kommission aufgefordert, die notwendigen Schritte zur Umsetzung der wichtigsten Bestandteile dieser Strategie zu unternehmen.

Einer der wichtigsten Bestandteile der Strategie der Gemeinschaft ist eine Umweltvereinbarung mit der Automobilindustrie. Sowohl die Kommission als auch der Rat vertreten die Auffassung, daß eine solche Vereinbarung die Automobilindustrie verpflichten sollte, den Hauptbeitrag zur Erreichung des Gesamtziels der Strategie zu leisten. Danach sollen die durchschnittlichen CO₂-Emissionswerte neu zugelassener Personenkraftwagen bis 2005, und spätestens 2010 120 g/km betragen.

Der Dachverband der europäischen Automobilhersteller (ACEA) ist mit Unterstützung der ihm angehörenden Pkw-Hersteller eine Selbstverpflichtung zur Reduzierung von CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen eingegangen (nachstehend als „Selbstverpflichtung“ bezeichnet).

Die Kommission hält die Zusagen, die der ACEA in seiner Selbstverpflichtung macht, für zufriedenstellend.

Sie erkennt die der Selbstverpflichtung, zugrundeliegenden Annahmen an und wird, für den Fall, daß sich die Annahmen als nicht zutreffend erweisen, die Lage gemeinsam mit dem ACEA überprüfen und gegebenenfalls redlich eventuell erforderlichen Anpassungen der Selbstverpflichtung zustimmen.

Die Selbstverpflichtung ist in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁾, wobei der ACEA davon ausgeht, daß die durchschnittliche Kraftstoffqualität auf dem Markt besser sein wird als diese gesetzlichen Anforderungen.

Die Kommission und der ACEA vereinbaren, die in der Selbstverpflichtung enthaltenen Zusagen, die ihnen zugrundeliegenden Annahmen sowie bestimmte andere Entwicklungen gemeinsam zu überwachen.

Die Selbstverpflichtung beinhaltet die Klausel, daß keine zusätzlichen steuerlichen Maßnahmen erforderlich sind, um den ACEA bei der Erreichung seiner CO₂-Ziele zu unterstützen. Die Selbstverpflichtung stellt das Recht der Gemeinschaft oder ihrer Mitgliedstaaten nicht in Frage, ihre Vorrechte im Bereich der Fiskalpolitik wie in der Strategie vorgesehen auszuüben. Die Wirkung steuerlicher Maßnahmen wird in der Überwachung der Selbstverpflichtung bewertet.

Die Kommission beabsichtigt, einen Rechtsetzungsvorschlag über CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen vorzulegen, falls der ACEA das in seiner Selbstverpflichtung festgelegte CO₂-Emissionsziel für 2008 nicht einhält oder keine hinreichenden Fortschritte bei der Annäherung an dieses Ziel erzielt (insbesondere gemessen an dem in der Selbstverpflichtung enthaltenen geschätzten Zielbereich für 2003), und falls die Kommission nicht zu der Überzeugung gelangt, daß der ACEA dafür nicht verantwortlich gemacht werden kann.

⁽¹⁾ KOM(95) 689 endg. vom 20. 12. 1995.

⁽²⁾ ABl. L 350 vom 28. 12. 1998, S. 58.

Die Kommission beabsichtigt, Pkw-Hersteller, die nicht dem ACEA angehören, zu verpflichten, für ihre in der Gemeinschaft verkauften Pkws Anstrengungen zur CO₂-Emissionsminderung zu unternehmen, die denen unter der Selbstverpflichtung gleichwertig sind —

EMPFEHLT:

Artikel 1

(1) Die Mitglieder des Dachverbands der europäischen Automobilhersteller (ACEA) sollten gemeinsam, hauptsächlich durch die Einführung neuer Technologien und sich daraus ergebenden Marktveränderungen, für den Durchschnitt ihrer in der Gemeinschaft verkauften neuen Personenkraftwagen (Klasse M₁ nach der Begriffsbestimmung in Anhang I zur Richtlinie 70/156/EWG des Rates⁽¹⁾) bis zum Jahre 2008 ein CO₂-Emissionsziel von 140 g/km, gemessen nach der Richtlinie 93/116/EG der Kommission⁽²⁾, erreichen. Innovative Fahrzeugkonzepte, die herkömmliche Personenkraftwagen ersetzen, sowie Personenkraftwagen, die keine CO₂-Emissionen verursachen oder alternative Kraftstoffe verwenden, werden bei der Erreichung dieses CO₂-Emissionsziels angerechnet, auch wenn sie nicht der Klasse M₁ angehören oder derzeit nicht unter die Richtlinie 93/116/EG fallen.

Der ACEA sollte im Rahmen der Überwachung der Selbstverpflichtung mit der Kommission bei der Erkennung der Wirkung von Marktveränderungen, die nicht mit der Einführung neuer Technologien in Zusammenhang stehen, zusammenarbeiten.

(2) Der ACEA sollte im Jahre 2003 die Möglichkeiten für zusätzliche Verbesserungen der Kraftstoffeffizienz im Hinblick auf eine weitere Annäherung an das Ziel von 120 g/km CO₂ bis 2012 bewerten.

(3) Einzelne Mitglieder der ACEA sollten bis zum Jahr 2000 in der Gemeinschaft Modelle mit Emissionen von 120 g/km CO₂ oder weniger, gemessen nach der Richtlinie 93/116/EG, auf den Markt bringen.

(4) Die Mitglieder des ACEA sollten alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um bis zum Jahre 2003 gemeinsam ein Zwischenziel der CO₂-Emissionen in der Größenordnung von 165-170 g/km CO₂, gemessen nach der Richtlinie 93/116/EG, zu erreichen.

(5) Der ACEA sollte bei der Überwachung seiner Selbstverpflichtung mit der Kommission zusammenarbeiten.

Artikel 2

Diese Empfehlung richtet sich an den Dachverband der europäischen Automobilhersteller.

Brüssel, den 5. Februar 1999

Für die Kommission
Ritt BJERREGAARD
Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 329 vom 30. 12. 1993, S. 39.