



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 04.10.2000
KOM(2000) 615 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND
DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**Umsetzung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung
der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen
Erster Jahresbericht über die Wirksamkeit der Strategie**

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

Umsetzung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen Erster Jahresbericht über die Wirksamkeit der Strategie

I. Einleitung

Die Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs¹ wurde vom Rat im Jahre 1996 gebilligt². Sie zielt darauf ab, bei neuen Personenkraftwagen bis zum Jahr 2005 (spätestens bis 2010) einen durchschnittlichen CO₂-Emissionswert von 120 g CO₂/km zu erreichen.

Sie beruht auf drei Pfeilern:

1. Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie über eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs mit dem Ziel, bei neuen Personenkraftwagen bis zum Jahr 2008/2009 einen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von 140 g CO₂/km zu erreichen.
2. Angabe des Kraftstoffverbrauchs von Kraftfahrzeugen³. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Verbraucher Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen, die in der Gemeinschaft zum Kauf oder Leasing angeboten werden, erhalten und so ihre Entscheidung in voller Sachkenntnis treffen können⁴.
3. Förderung eines günstigeren Kraftstoffverbrauchs bei Personenkraftwagen durch fiskalische Maßnahmen. In diesem Zusammenhang hat der Rat „Umwelt“ vom Oktober 1999⁵ erneut auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Möglichkeiten zur Festlegung eines Bezugsrahmens für steuerliche Anreize zu untersuchen⁶.

¹ KOM (1995) 689 endg.

² Schlussfolgerungen des Rates vom 25.6.1996.

³ Richtlinie 1999/94/EG über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen.

⁴ Die Kennzeichnungsrichtlinie wurde am 13. Dezember 1999 erlassen; die Mitgliedstaaten müssen sie bis zum 18. Januar 2001 umsetzen. Im Juni 2000 wurde der nach Artikel 10 vorgesehene Ausschuss eingerichtet mit dem Ziel, offiziell die Arbeiten für das in Artikel 9 genannte Berichtsformat aufzunehmen. Überdies haben die Dienststellen der Kommission mit Arbeiten zur Einrichtung einer Internet-Seite über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen der in der EU auf den Markt gebrachten Personenkraftfahrzeuge begonnen. Geplant ist, diese Internet-Seite in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Herstellern einzurichten.

⁵ Schlussfolgerungen des Rates vom 06.10.1999

⁶ Die Kommission hat mit Arbeiten für fiskalische Rahmenmaßnahmen begonnen. Hierzu hat sie eine „Expertengruppe zu steuerlichen Rahmenmaßnahmen“ eingesetzt, deren Aufgabe generell darin besteht, die Kommission bei ihrer Arbeit an steuerlichen Rahmenmaßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen durch gemeinsame Anstrengungen aller einschlägigen Interessengruppen, wie Vertretern der Kommission, der Mitgliedstaaten, der Industrie und Nichtregierungsorganisationen, zu unterstützen. Ferner hat die Kommission technische Gespräche über die Aufnahme des Konzepts des „besonders umweltfreundlichen Fahrzeugs“ („Enhanced Environmentally Friendly Vehicle“) einschließlich der Kraftstoffverbrauchswerte in die Rechtsvorschriften über Personenkraftwagen aufgenommen.

Diese Kernbereiche werden durch Forschungsarbeiten ergänzt.

Der Rat hat die Kommission aufgefordert, regelmäßig über die Wirksamkeit der Strategie zu berichten⁷. Um eine ausführliche und vollständig transparente Überwachung einzurichten, beabsichtigt die Kommission, jährlich Bericht zu erstatten, womit sie dem Ersuchen des Rates um Berichterstattung⁸ Rechnung trägt. Das Europäische Parlament sollte ebenfalls unterrichtet werden.

Der vorliegende erste Bericht befasst sich mit den Fortschritten, die im Hinblick auf die Selbstverpflichtungen der Industrie erzielt wurden. In künftigen Berichten wird auch auf die anderen Teile der Strategie - einschließlich der in der Entscheidung 1753/2000/EG⁹ festgelegten Anforderungen - ausführlicher eingegangen, sobald diese Teile der Strategie umgesetzt sind oder nennenswerte Fortschritte gemacht wurden. Die Kommission ist der Ansicht, dass diese konsolidierte Berichterstattung die effizienteste Möglichkeit ist, alle interessierten Parteien die Umsetzung der Gemeinschaftsstrategie verfolgen zu lassen¹⁰.

II. Fortschritte bezüglich der Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie

Die Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie sind der Hauptbeitrag zur Strategie der Gemeinschaft zur Minderung von CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs.

Nach der Vorlage der Selbstverpflichtung der europäischen Automobilindustrie (*Dachverband der Europäischen Automobilhersteller – ACEA*¹¹) im Jahre 1998¹² sind die Automobilindustrien Japans (*Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA*¹³) und Koreas (*Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA*¹⁴) gleichwertige Selbstverpflichtungen eingegangen¹⁵.

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

1. CO₂-Emissionsziel: Alle Selbstverpflichtungen enthalten das gleiche CO₂-Emissionsziel für in der Europäischen Union verkaufte neue Personenkraftwagen, d. h. durchschnittlich 140 g CO₂/km (soll vom JAMA und vom KAMA bis 2009 und vom ACEA bis 2008 erreicht werden).

⁷ Schlussfolgerungen des Rates vom 25.06.1996.

⁸ Schlussfolgerungen des Rates vom 06.10.1998 und 06.10.1999.

⁹ Entscheidung 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen.

¹⁰ Informationen über die Gemeinschaftsstrategie finden sich auch im Internet unter: http://www.cc.cec:8082/comm/environment/co2/co2_home.htm.

¹¹ 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, AB Volvo.
KOM (1998) 495 endg.

¹³ Im JAMA vertretene japanische Automobilhersteller: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota.

¹⁴ Im KAMA vertretene koreanische Automobilhersteller: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation.

¹⁵ KOM (1999) 446 endg.

2. Eingesetzte Mittel: ACEA, JAMA und KAMA verpflichten sich dazu, das CO₂-Ziel hauptsächlich durch technologische Entwicklungen und damit verbundene Veränderungen des Marktes zu erreichen.

Darüber hinaus sind für 2003/2004 „geschätzte Zielbereiche“ für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen vorgesehen¹⁶. Diese Zielbereiche dienen jedoch nur als Anhalt und stellen keine zusätzliche Verpflichtung der Verbände dar. Dennoch misst die Kommission diesen Zwischenzielen eine besondere Bedeutung als Grundlage für die Überprüfung der Wirksamkeit der Selbstverpflichtungen zu.

Die Selbstverpflichtungen mit den Verbänden ACEA, JAMA und KAMA müssen Gegenstand eines gründlichen, transparenten und gerechten Überwachungssystems sein. Zu diesem Zweck werden sie durch das gemeinsame Überwachungssystem mit den Verbänden und durch das künftige Überwachungssystem der Gemeinschaft ergänzt¹⁷. Jährlich werden „gemeinsame Berichte“ - jeweils ein gemeinsamer Bericht mit dem betreffenden Verband - ausgearbeitet, zwischen den Parteien abgestimmt und der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament (s. Anhänge) beigefügt.

Um die Transparenz zu gewährleisten, haben sich die Dienststellen der Kommission und die drei Verbände auf das Format des „gemeinsamen Berichts“ geeinigt. Das Layout dieser Berichte ist daher relativ ähnlich; auch die Details der den Berichten zugrunde liegenden Daten, die von den Verbänden übermittelt wurden, sind ähnlich. Die Datenquellen der Verbände gelten als sehr zuverlässig und wurden verwendet, da das offizielle CO₂-Überwachungssystem der EU erst 2001/2002 einsatzfähig sein wird. Sobald dieses System verfügbar ist, können offizielle Emissionsdaten verwendet werden¹⁸.

Die wesentlichen Ergebnisse für den Berichtszeitraum 1995 bis 1999 sind:

Alle Verbände haben die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen ihrer in der EU verkauften Personenkraftwagen reduziert. ACEA und JAMA haben gute Fortschritte gemacht, während KAMA zurück liegt (s. Tabelle 1).

¹⁶ Für den ACEA 165 – 170 g CO₂/km im Jahr 2003; für den JAMA 165 – 175 g CO₂ /km im Jahr 2003; für den KAMA 165 – 170 g CO₂/km im Jahr 2004.

¹⁷ Entscheidung 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂ -Emissionen neuer Personenkraftwagen.

¹⁸ 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 Selbstverpflichtung dienen.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	Veränderung 95-99
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
Ottokraftstoff	188	186	183	182	180	-4.3%
Diesekraftstoff	176	174	172	167	161	-8.5%
alle Kraftstoffe(1)	185	183	180	178	174	-6.0%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Veränderung 95-99
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
Ottokraftstoff	191	187	184	184	181	-5.2%
Diesekraftstoffe	239	238	222	221	221	-7.5%
alle Kraftstoffe(1)	196	193	188	189	187	-4.6%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Veränderung 95-99
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
Ottokraftstoff	195	197	201	198	189	-3.0%
Diesekraftstoff	309	274	246	248	253	-18.1%
alle Kraftstoffe(1)	197	199	203	202	194	-1.5%

EU-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	Veränderung 95-99
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
Ottokraftstoff	188.6	186.4	183.8	182.5	180.3	-4.4%
Diesekraftstoff	178.8	177.5	175.0	171.5	165.3	-7.5%
alle Kraftstoffe(1)	186.4	184.4	181.8	179.6	175.9	-5.6%

(1) Nur Otto- und Diesekraftstoff, die anderen Kraftstoffe sind vernachlässigbar.

(2) Neue Personenkraftwagen, die von Herstellern auf den EU-Markt gebracht werden, die nicht unter die Selbstverpflichtungserklärung fallen und etwa 100 000 Fahrzeuge pro Jahr mit einem durchschnittlichen spezifischen CO₂-Ausstoß von ca. 220-240 g/km ausmachen, weshalb sie den EU-Durchschnitt nicht signifikant beeinflussen dürften.

(*) Prozentangaben sind gerundete Werte.

Tabelle 1: Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen nach Kraftstoffart für die einzelnen Verbände und die Europäische Union

Wird die Annahme zugrunde gelegt, die Verbände behielten den jährlichen durchschnittlichen Minderungssatz wie im Berichtszeitraum bei, würde ACEA das Zwischenziel erreichen, JAMA würde den Zielwert leicht und KAMA den Zielwert erheblich überschreiten. Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass JAMA und KAMA in den nächsten Jahren aufholen werden.

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen gingen auch in allen Mitgliedstaaten zurück (s. Abbildung 1).

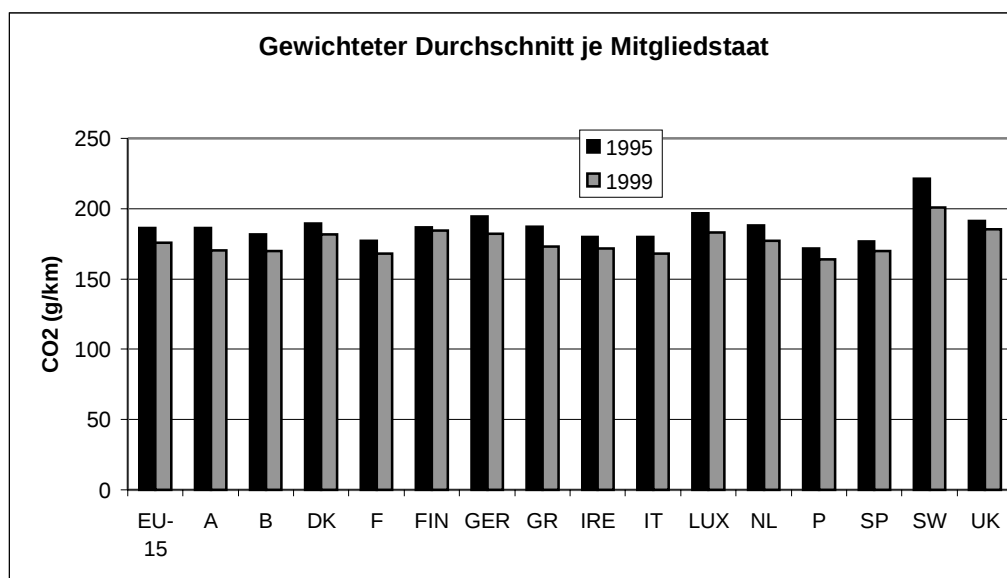


Abbildung 1: Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen in der EU und in den Mitgliedstaaten in den Jahren 1995 und 1999 (gewichteter Durchschnitt auf der Basis der von den drei Verbänden übermittelten Daten für Diesel- und Benzinfahrzeuge)

Um das Endziel von 140 g CO₂/km erreichen zu können, sind zusätzliche Anstrengungen erforderlich, und muss die jährliche Minderungsrate steigen (die Minderungsrate muss während des gesamten Überwachungszeitraum im Schnitt 2 % pro Jahr betragen; derzeit erreichen ACEA durchschnittlich 1,5 % pro Jahr, JAMA 1,15 % pro Jahr und KAMA 0,4 % pro Jahr). In der Selbstverpflichtung wird jedoch prognostiziert, dass die Verbände ihre CO₂-Minderungsraten über den Zeitverlauf erhöhen. Überdies weist der ACEA darauf hin, dass die größten Fortschritte bezüglich der CO₂-Emissionen zum Zeitpunkt der umfassenden Produkterneuerung und nicht in der Mitte des Produktzyklus erzielt werden.

Die bisher erzielte Minderung beruht auf technologischen Entwicklungen [im wesentlichen auf der Einführung von HDI-Motoren (High Speed Direct Injection Diesel, Dieselmotor mit Hochdruck-Direkteinspritzung) und im geringeren Umfang auf der Einführung von GDI-Motoren (Gasoline Direct Injection, Benzinmotor mit Direkteinspritzung), CVT-Getrieben (Continuously Variable Transmission, Getriebe mit stufenloser Übersetzungsänderung), Kleinstfahrzeugen und Fahrzeugen mit Hybridantrieb] und auf anderen Maßnahmen. Ferner haben die Verbände ACEA und JAMA Personenkraftwagen mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 120 g CO₂/km eingeführt.

Alle Verbände haben den Anteil von Dieselfahrzeugen an ihren Fahrzeugflotten innerhalb des Berichtszeitraums ausgebaut (s. Tabelle 2).

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	Veränderung 1995-1999 (%)
Benzinanteil	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	-7,6%
Dieselanteil	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	7,0%
Pkw gesamt	10.241.651	10.811.011	11.226.009	11.935.533	12.518.260	22,2%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Veränderung 1995-1999 (%)
Benzinanteil	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	-1,7%
Dieselanteil	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	5,3%
Pkw gesamt	1.233.975	1.342.144	1.510.818	1.666.816	1.716.048	39,1%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Veränderung 1995-1999 (%)
Benzinanteil	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	-6,0%
Dieselanteil	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	5,8%
Pkw gesamt	169.060	236.454	275.453	373.230	463.724	174,3%

EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	Veränderung 1995-1999 (%)
Benzinanteil	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	-6,5%
Dieselanteil	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	6,2%
Pkw gesamt	11.644.686	12.389.609	13.012.280	13.975.579	14.698.032	26,2%

Hinweis: Die Gesamtwerte beinhalten statistisch nichtidentifizierte Fahrzeuge und Fahrzeuge, die "andere" Kraftstoffarten verwenden; diese Fahrzeuge sind in den Prozentangaben nicht enthalten.

(1) Neue Personenkraftwagen, die von Herstellern auf den EU-Markt gebracht werden, die nicht unter die Selbstverpflichtungserklärung fallen und etwa 100 000 Fahrzeuge pro Jahr mit einem durchschnittlichen spezifischen CO₂-Ausstoß von ca. 220-240 g/km ausmachen.

Tabelle 2: Trends bei der Fahrzeugflottenzusammensetzung der einzelnen Verbände und in der EU

Die Zunahme des Dieselanteils war auf kürzere Sicht prognostiziert worden, es wird jedoch damit gerechnet, dass sich diese Tendenz durch die Einführung der GDI-Technologie längerfristig umkehrt. Alle Verbände haben in ihrer jeweiligen Selbstverpflichtung erklärt, sie

würden das Endziel im wesentlichen durch technologische Änderungen und durch damit verbundene Marktveränderungen erreichen¹⁹.

Hinsichtlich der den Selbstverpflichtungen zugrunde liegenden Annahmen machten die Verbände auf Punkte wie Kraftstoffqualität und andere ordnungspolitische Maßnahmen aufmerksam.

Die Automobilindustrie misst der Verfügbarkeit von Kraftstoff mit geringem Schwefelgehalt große Bedeutung für das Erreichen des Ziels bei, sowohl die CO₂- als auch die NO_x-Emissionen zu verringern. 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 auf dem Markt sein würden²⁰. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, welche Bedeutung einige der Parteien der Herabsetzung der derzeitigen Höchstwerte für den Schwefelgehalt von Benzin und Dieselmotorkraftstoff in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft beimessen. Im Hinblick auf eine weitere Prüfung dieser Frage hat die Kommission eine Anhörung eingeleitet, um die Stellungnahmen der Interessengruppen einzuholen. Sie dürfte bis Ende des Jahres und vor der bevorstehenden Änderung der Richtlinie 98/70 abgeschlossen sein.

Der Automobilverband ACEA geht davon aus, dass die Altauto-Richtlinie negative Auswirkungen auf die Kraftstoffeffizienz von Personenkraftwagen haben wird, da sie nach seiner Ansicht die Verwendung bestimmter leichter Materialien und bestimmter Technologien beschränken und gleichzeitig für die Unternehmen zu erheblichen Belastungen führen wird. Die Kommission erwartet weder Auswirkungen der Altauto-Richtlinie auf die CO₂-Selbstverpflichtung noch erhebliche negative Folgen für die wirtschaftliche Situation der Branche.

KAMA machte insbesondere auf den derzeit stattfindenden Umstrukturierungsprozess, die damit verbundenen Budgeteinschnitte und den Abbau technischer und wissenschaftlicher Mitarbeiter aufmerksam, die sich auf die Möglichkeiten des Verbandes, die erforderlichen neuen CO₂-effizienten Technologien zu entwickeln und neue Modelle auf dem EU-Markt einzuführen, negativ auswirken.

III. Andere damit zusammenhängende Maßnahmen

Die Dienststellen der Kommission bewerten zurzeit einige weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Messung des CO₂-Ausstosses und des Kraftstoffverbrauchs gemäß der Definition der Richtlinie 80/1268/EWG

- (a) im Hinblick auf die Ausdehnung des Geltungsbereichs auf leichte Nutzfahrzeuge (Klasse N1),

¹⁹ In den drei „gemeinsamen“ Berichten wird nicht in allen Einzelheiten auf die Maßnahmen eingegangen, da diese Frage im Rahmen der Umsetzung der Entscheidung 1753/2000/EG eingehender behandelt wird. Aufgrund dieser Entscheidung 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.

²⁰ Die Verbände rechneten 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 geographischer 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.

- (b) im Bereich der CO₂-Emissionswerte für alternative Kraftstoffe (jedoch nicht für LPG und NG, die bereits durch das Betriebserlaubnissystem abgedeckt sind) und alternative Antriebssysteme,
- (c) im Hinblick auf die Definition des Begriffs „Gewicht“ in der Richtlinie 70/156/EWG.

IV. Schlussfolgerungen

Bei der Umsetzung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs wurden erhebliche Fortschritte erzielt. Zwei der drei wesentlichen Pfeiler (Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie und Angabe des Kraftstoffverbrauchs von Kraftfahrzeugen) stehen, und am dritten (steuerliche Maßnahmen) wird intensiv gearbeitet. Die ersten „gemeinsamen Berichte“ zeigen, dass die Verbände ACEA und JAMA dabei sind, die Zwischenziele zu erreichen. KAMA muss seine Anstrengungen noch erheblich steigern. Um das Endziel von 140 g CO₂/km zu erreichen, müssen alle drei Verbände verstärkt Anstrengungen unternehmen, was auch in den Selbstverpflichtungen vorgesehen ist. Auf der Basis der beigefügten Berichte hat die Kommission keinen Grund zur Annahme, dass die Verbände ihren Selbstverpflichtungen nicht gerecht würden. Um das gemeinschaftliche Strategieziel von 120 g CO₂/km zu erreichen, ist es wichtig, dass die Gemeinschaft ihre Arbeiten zur Entwicklung und Umsetzung der beiden Säulen, Verbraucherinformation und Steuern, fortsetzt.

ANHANG

- 1) Überwachung der Selbstverpflichtung des ACEA über die Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen (1995-1999), Gemeinsamer Bericht des Dachverbands Europäischer Automobilhersteller und der Dienststellen der Kommission, endgültige Fassung vom 10. 07. 2000.
- 2) Überwachung der Selbstverpflichtung des JAMA über die Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen (1995-1999), Gemeinsamer Bericht des japanischen Automobilherstellerverbandes und der Dienststellen der Kommission, endgültige Fassung vom 11. 07. 2000.
- 3) Überwachung der Selbstverpflichtung des KAMA über die Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen (1995-1999), Gemeinsamer Bericht des koreanischen Automobilherstellerverbandes und der Dienststellen der Kommission, endgültige Fassung vom 11. 07. 2000.

Die Anhänge sind nur in englischer Sprache verfügbar.