



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 24.8.2006
KOM(2006) 463 endgültig

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

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

{SEC(2006) 1078}

1. EINLEITUNG

Die Gemeinschaftsstrategie zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs¹ umfasst die folgenden drei Kernbereiche: die Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs,² die Angabe des Kraftstoffverbrauchs von Kraftfahrzeugen³ und die Förderung eines geringeren Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen durch steuerliche Maßnahmen. Gemäß Artikel 9 der Entscheidung 1753/2000/EG⁴ muss die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten übermittelten Überwachungsdaten jährlich Bericht über die Wirksamkeit dieser Strategie erstatten.⁵

Gegenstand dieser Mitteilung sind die Überwachung im Jahre 2004 und die in diesem Jahr durchgeführten Überprüfungen: Gemäß der Selbstverpflichtung überprüfte KAMA die Möglichkeit zusätzlicher Verringerungen der CO₂-Emissionen, um sich „bis zum Jahr 2012 weiter an das Ziel der Gemeinschaft von 120 g CO₂/km anzunähern“. (ACEA und JAMA hatten diese Überprüfung wie in ihren Stellungnahmen vorgesehen bereits 2003 vorgenommen.) Gemäß Artikel 10 der Entscheidung 1753/2000/EG ist in den Jahresberichten (hier: für das Zwischenziel-Jahr 2004) anzugeben, ob die von ACEA und JAMA erzielten Reduzierungen auf technische Maßnahmen der Hersteller oder andere Gründe, wie z.B. verändertes Verbraucherverhalten zurückzuführen sind (die nicht mit von der Industrie getroffenen technischen Maßnahmen in Zusammenhang stehen). Und schließlich sieht die freiwillige Selbstverpflichtung von KAMA vor, dass ausgehend von den Daten des Jahres 2004 gemeinsam mit den Kommissionsdienststellen eine „umfassende Überprüfung“ vorgenommen wird. (Gemeinsame umfassende Überprüfungen mit ACEA und JAMA auf der Grundlage der Daten des Jahres 2003 gemäß den Selbstverpflichtungen dieser Verbände wurden bereits durchgeführt.)

2. ENTWICKLUNG DER DURCHSCHNITTLICHEN CO₂-EMISSIONEN NEUER FAHRZEUGE IN EU-25 IM JAHRE 2004

2.1. Fortschritte der Automobilindustrie in Bezug auf die jeweiligen Selbstverpflichtungen (EU-15)

Als erster und dringendster Kernbereich der Strategie wurden die Selbstverpflichtungen der Dachverbände der europäischen, der japanischen und der koreanischen Automobilhersteller

¹ KOM(95) 689 endgültig und Schlussfolgerungen des Rates vom 25.6.1996.

² 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.

³ Richtlinie 1999/94/EG über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen bei der Vermarktung neuer Personenkraftwagen, ABl. L 12 vom 18.1.2000.

⁴ Entscheidung 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen, ABl. L 202 vom 10.8.2000.

⁵ Informationen über die Gemeinschaftsstrategie sind auch über das Internet unter http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm zugänglich.

so gestaltet, dass die CO₂-Emissionen durch Neufahrzeuge in EU-15⁶ bis 2008 (ACEA) bzw. bis 2009 (JAMA und KAMA) auf 140 g CO₂/km⁷ verringert werden. Die in den Selbstverpflichtungen vorgegebenen Ziele werden in erster Linie durch technologische Entwicklungen verschiedener Merkmale von Personenkraftwagen sowie durch Marktveränderungen im Zusammenhang mit diesen Entwicklungen erreicht.

2.1.1. Insgesamt von den drei Dachverbänden der Automobilhersteller im Jahre 2004 erzielte Fortschritte

Die Kommissionsdienststellen und die drei Dachverbände der Automobilhersteller haben gemeinsame jährliche Überwachungsberichte verfasst und vereinbart. Diese Berichte sind dieser Mitteilung als Anhang beigelegt. Im Berichtszeitraum 1995 bis 2004 wurden im Wesentlichen die folgenden Ergebnisse erzielt (siehe auch Tabelle 1):

- Im Jahre 2004 betragen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen 161 g CO₂/km bei ACEA (weiterhin in führender Position), 168 g CO₂/km bei KAMA und 170 g CO₂/km bei JAMA⁸ (siehe Anlage Tabelle 1). Gegenüber dem Jahr 1995 ergibt sich für die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eine Verringerung von 24 g CO₂/km bzw. 13 % bei ACEA, 26 g CO₂/km bzw. 13,3 % bei JAMA und 29 g CO₂/km bzw. 14,7 % bei KAMA.
- Im Vergleich zu 2003 haben alle drei Verbände im Jahr 2004 die durchschnittlichen spezifischen CO₂ ihrer in der EU neu zugelassenen Fahrzeuge gesenkt (ACEA um ca. 1,2 %, JAMA um etwa 1,2 % und KAMA um etwa 6,1 %). 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 in EU-15 trägt wesentlich zu den bisher erzielten Fortschritten bei (siehe Tabelle 3).⁹ Dieser Trend spricht dafür, Diesel-Pkw hinsichtlich der Emission von Luftschadstoffen weiter zu verbessern. Dies wurde von der Kommission bereits im letzten Vorschlag für die EURO5-Grenzwerte empfohlen.¹⁰
- ACEA und JAMA haben im Jahre 2004 weiterhin einen ungebrochenen Trend hin zur Verringerung der CO₂-Emissionen verfolgt; die in letzter Zeit erreichten Verbesserungen sind allerdings geringer als die jährlichen Verringerungen in den ersten Jahren der von den Verbänden eingegangenen Selbstverpflichtungen. ACEA hat bereits 2000 das für 2003 angestrebte Zwischenziel erreicht und liegt seit 2003 noch unter den Mindestwerten des vorgesehenen Bereichs. JAMA liegt seit 2002 im Bereich des Zwischenziels. KAMA hat sehr beträchtliche Fortschritte erzielt und das Zwischenziel von 165-170 g CO₂/km für 2004 erreicht.

⁶ Die von der Europäischen Kommission 1999/2000 anerkannten Selbstverpflichtungen wurden zu einer Zeit eingegangen, als die EU nur 15 Mitgliedstaaten umfasste, deren geographische Ausdehnung sich auf EU-15 beschränkte.

⁷ Gemessen gemäß Richtlinie 93/116/EG in der geänderten Fassung.

⁸ Seit 2001 werden die Zahlen um 0,7 % korrigiert, um der Veränderung des Testzyklus Rechnung zu tragen.

⁹ Die Auswirkungen der Steuervorteile für Dieseldieselkraftstoff in den meisten Mitgliedstaaten haben wahrscheinlich ebenfalls zum höheren Anteil an Dieselfahrzeugen und zur entsprechenden Verringerung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen beigetragen.

¹⁰ KOM (2005) 683 endgültig.

- Um das Endziel von 140 g CO₂/km zu erreichen, bedarf es weiterer Bemühungen, da die durchschnittliche Minderungsrate aller drei Verbände gesteigert werden muss. Bei einer angenommenen konstanten Verbesserung über den gesamten Zeitraum 1995-2008/9 müsste die Verringerung etwa 3,5 CO₂/km bzw. etwa 2 % pro Jahr betragen. In den verbleibenden Jahren bis 2008/9 muss die Minderungsrate bei ACEA durchschnittlich 3,3 % bei ACEA, 3,5 % bei JAMA und 3,3 % bei KAMA 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 zu überwindenden Differenzen hinsichtlich der Jahresleistung im Jahr 2004 größer werden (siehe Tabelle 2). Dies wird als bedenklich bewertet. Die Kommission wird die Fortschritte der Verbände hinsichtlich der Erfüllung ihrer Selbstverpflichtungen weiterhin überwachen.

Die durchschnittlichen CO₂-Gesamtemissionen im Jahr 2004 neu zugelassener Pkw lagen in allen 15 Mitgliedstaaten unter den Zahlen von 1995 und denen der dazwischen liegenden Jahre (siehe Abbildung 1 der Anlage). Allerdings bestehen zwischen den einzelnen Ländern gewisse Unterschiede bezüglich der Minderungsraten.¹¹

2.1.2. *„Umfassende Überprüfung“ von KAMA und Arbeit im Zusammenhang mit Artikel 10 der Entscheidung 1753/2000/EG*

Die Selbstverpflichtungen zur Verringerung von CO₂-Emissionen neuer Pkw beinhalten die Pflicht, eine „Umfassende Überprüfung“ auf der Grundlage der Daten von 2003 (ACEA und JAMA) bzw. 2004 (KAMA) durchzuführen. Diese Umfassende Überprüfung sollte „...die Ergebnisse der Reduzierungen der CO₂-Emissionen bis einschließlich dem Kalenderjahr 2003/4 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 CO₂-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“ vorgesehenen Bewertungen und die Bewertungen gemäß Artikel 10 teilweise überschneiden, haben die Kommission einerseits und ACEA und JAMA andererseits Bewertungen gemeinsam durchgeführt. Im letzten Jahresbericht¹² wurden die „Umfassenden Überprüfungen“ von ACEA und JAMA für 2003 sowie die entsprechenden Bewertungen gemäß Artikel 10 behandelt. Diese Mitteilung beschäftigt sich ausschließlich mit der von KAMA durchgeführten Überprüfung für 2004 und konzentriert sich auf die folgenden wesentlichen Fragen:

- (1) Gab es Hindernisse, die KAMA bei der Erreichung ihrer Verpflichtungen hemmten?

¹¹ Zu Griechenland und Finnland liegen keine Daten für 1995 vor.

¹² KOM(2005) 269 endgültig.

- (2) Gab es andere Faktoren außer technologischen Entwicklungen, die zu Verringerungen bei den spezifischen CO₂-Emissionen neuer Pkw führten?

Die Antworten auf diese Fragen sind von größter Bedeutung bei der Entscheidung, ob die bis einschließlich 2004 festgestellten CO₂-Verringerungen vollständig auf das Erreichen der Zielwerte aus den Verpflichtungen angerechnet werden sollen.

In den gemeinsamen Bewertungen wurden die folgenden Schlussfolgerungen gezogen (ausführliche Darstellung siehe Anhang zum Gemeinsamen Bericht mit KAMA): Die Verringerungen der spezifischen CO₂-Emissionen wurden im Wesentlichen durch technologische Entwicklungen erzielt; alle in der Selbstverpflichtung von KAMA genannten Zusagen und Annahmen bezüglich einer Verringerung der CO₂-Emissionen wurden erfüllt, und die Umgebung, in der die Mitglieder des Verbandes ihrer Tätigkeit nachgingen, hat nicht dazu geführt, dass KAMA die eingegangene Selbstverpflichtung nicht hätte erfüllen können. Zusammenfassend stellen KAMA und die Kommission fest, dass KAMA im Zeitraum 1995 bis 2004 allen Obliegenheiten aus der Selbstverpflichtung von KAMA nachgekommen ist. Trotz der schwierigen Wirtschaftslage in den ersten Jahren des von der Selbstverpflichtung betroffenen Zeitraums hat die koreanische Automobilindustrie gemäß ihrer Selbstverpflichtung zur Strategie der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen und zur Erreichung der im Kyoto-Protokoll vorgegebenen Emissionsminderungen beigetragen.

Diese Ergebnisse unterstreichen auch einen weiteren Aspekt der Umsetzung der Strategie: nämlich den bislang begrenzten Einfluss der gemäß den beiden anderen Kernbereichen getroffenen Maßnahmen (der in den Absätzen 3 und 4 beschriebenen Angabe des Kraftstoffverbrauchs und der steuerlichen Maßnahmen).

2.1.3. Die Überprüfung von KAMA hinsichtlich der Annäherung an den Gemeinschaftszielwert von 120 g CO₂/km

Gemäß dem Wortlaut der eingegangenen Selbstverpflichtung stellte KAMA im Dezember 2004 die Ergebnisse der von KAMA durchgeführten Überprüfung der Möglichkeit vor, zusätzliche Verringerungen der CO₂-Emissionen zu erzielen, um sich „bis zum Jahr 2012 weiter an das Ziel der Gemeinschaft von 120 g CO₂/km anzunähern“. In einem von KAMA erstellten Positionspapier erklärt KAMA, dass das technologische Potenzial für die Erreichung des Zielwerts der Gemeinschaft von 120 g CO₂/km bis 2012 durch die Kombination weiterer Fortschritte bei herkömmlichen Technologien mit einem erheblichen Anteil an Hybridfahrzeugen (25,3 %) gegeben sei, weist jedoch darauf hin, dass dies seiner Meinung nach „zu einer übermäßigen finanziellen Belastung sowohl für KAMA als auch für die Verbraucher“ führen würde. KAMA ist der Ansicht, dass Verringerungen der CO₂-Emissionen in Höhe des von der Gemeinschaft gesetzten Ziels auf kostengünstigere Weise erreichbar wären, wenn ein integrierter Ansatz unter Einbeziehung der Automobilindustrie und sonstiger Akteure (Öl- und Gaslieferanten, Behörden, Fahrer usw.) verfolgt würde.

Tatsächlich bestehen über die drei Kernbereiche der Strategie hinaus verschiedene weitere Optionen zur Unterstützung der auf die Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen abzielenden Gemeinschaftsstrategie. Vor dem Hintergrund dieses Positionspapiers und der im Jahre 2003 von ACEA und JAMA vorgelegten Positionspapier hat die Kommission beschlossen, 2005-2006 eine gemeinsame Überprüfung der Gemeinschaftsstrategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von

Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen vorzunehmen. Angesichts des derzeitigen Gemeinschaftszieles einer Verringerung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Fahrzeuge auf 120 g CO₂/km wird die Kommission die verfügbaren Optionen für eine weitere Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen überprüfen; dabei werden eine Folgenabschätzung sowie die Arbeit der hochrangigen Gruppe CARS21 berücksichtigt. Diese Überprüfung wird im Rahmen des Europäischen Programms für Klimaänderungen vorgenommen. Die Kommission beabsichtigt, in der zweiten Hälfte 2006 beim Europäischen Parlament und beim Rat eine Mitteilung über eine geänderte Strategie vorzulegen.

2.2. Durchschnittliche CO₂-Emissionen neuer Fahrzeuge in EU-25 Im Jahre 2004

Unabhängig von der gemeinsamen Überwachung des Jahres 2004 und im Zusammenhang mit der Erweiterung der EU lagen 2004 erstmals Daten zu den durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Fahrzeuge für die meisten neuen Mitgliedstaaten vor. (Nur die Slowakei und Malta haben 2004 keine Daten übermittelt.) In der folgenden Tabelle wird die Situation in EU-15, EU-10 und EU 25 zusammenfassend dargestellt:

| | Überwachungsdaten 2004 EU-15 | | Überwachungsdaten 2004 EU-10 ¹³ | | Überwachungsdaten 2004 EU-25 ¹³ | |
|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|---|--------------------------|---|--------------------------|
| | Zulassungen | g CO ₂ /km | Zulassungen | g CO ₂ /km | Zulassungen | g CO ₂ /km |
| Ottokraftstoff | 7 001 245 | 170 | 533 665 | 158 | 7 534 910 | 169 |
| Diesekraftstoff | 6 787 834 | 155 | 168 284 | 151 | 6 956 118 | 155 |
| Otto- und Diesekraftstoff | 13 789 079 | 163 | 701 949 | 156 | 14 491 028 | 162 |

Bemerkenswert ist, dass die durchschnittliche CO₂-Emission in EU-10 um etwa 4 % niedriger lag als in EU-15 und dass die Gesamtzahl der Zulassungen in EU-10 nur etwa 5 % der Zulassungen in EU-15 entspricht. 50 % aller Neufahrzeuge in EU-15 sind Dieselfahrzeuge; in EU-10 lag dieser Anteil unter 25 %.¹³

2.3. Datenqualität

Die „Überwachungsentscheidung“ 1753/2000/EG wurde am 30. August 2000 vom Europäischen Parlament und vom Rat erlassen. Gemäß dieser Entscheidung ab dem Jahr 2002 gesammelte Daten werden als offizielle Daten für die Überwachung der freiwilligen Selbstverpflichtungen verwendet. In früheren Jahren beruhte die Überwachung auf den von den Verbänden gelieferten Daten.

Infolge dieser Verlagerung der Datensätze, die sich in einer Diskontinuität zwischen den Datenreihen der Verbände und den offiziellen Datenreihen der Gemeinschaft äußert, sind auch gewisse Diskrepanzen bewusst geworden. In den vergangenen Jahren wurde versucht, die Gründe für die festgestellten Diskrepanzen zu ermitteln und die Datenqualität zu

¹³ KOM(2005) 269 endgültig.

verbessern. Insgesamt werden die offiziellen Daten aus EU-15 von allen drei Verbänden als zufrieden stellend bewertet, und die Abweichungen von den seitens der Industrie bereitgestellten Daten sind sehr begrenzt. Die Mitgliedstaaten arbeiten weiter an einer Verbesserung der Datenqualität, um die Genauigkeit und die Repräsentativität der Daten zur Situation in EU-15 und in EU-25 weiter zu erhöhen.

3. UMSETZUNG DER RICHTLINIE 1999/94/EG

Alle Mitgliedstaaten haben die getroffenen Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie 1999/94/EG¹⁴ über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen bei der Vermarktung neuer Personenkraftwagen umgesetzt. Österreich und Griechenland haben die Maßnahmen zur Umsetzung der Kommissionsrichtlinie 2003/73/EG noch nicht mitgeteilt. Auf der Grundlage der Berichte der Mitgliedstaaten über die Umsetzung der Richtlinie 1999/94/EG wurde im Jahre 2004 im Auftrag der Kommission eine Studie¹⁵ durchgeführt, um die Wirksamkeit dieser Rechtsvorschrift zu überprüfen und festzustellen, welche Verbesserungen vorgenommen werden könnten. Die den Beteiligten Anfang 2005 vorgestellten Ergebnisse dieser Studie belegen, dass die Wirksamkeit der Richtlinie im Allgemeinen offenbar eher gering ist; ein erheblicher Einfluss auf das Käuferverhalten war nicht festzustellen. Am aussichtsreichsten erscheinen die Optionen zur Verbesserung der derzeitigen Rechtsvorschriften mit dem Ziel einer Stärkung des Verbraucherbewusstseins bezüglich des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen im Zusammenhang mit der Einführung von Energieeffizienzklassen bei der Angabe des Kraftstoffverbrauchs sowie hinsichtlich einer weiteren Harmonisierung bei der Gestaltung der Angaben zum Kraftstoffverbrauch.

Ausgehend von dieser Bewertung sowie im Rahmen der Gesamtüberprüfung der Strategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen bewertet die Kommission im Jahre 2006 die Notwendigkeit der Einbringung eines Änderungsvorschlags zur Erhöhung der Wirksamkeit der Richtlinie.

4. STEUERLICHE MASSNAHMEN

Im Jahr 2002 veröffentlichte die Kommission eine Mitteilung über steuerliche Maßnahmen, insbesondere über die Besteuerung von Personenkraftwagen in der EU.¹⁶ Die Mitteilung enthielt eine Reihe von Optionen für künftige politische Maßnahmen; später fand eine Konsultation mit den Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament, der Automobilindustrie und allen anderen wichtigen Interessengruppen statt. Zusätzlich zu diesen Konsultationen nahm die Kommission im Juli 2005 einen Vorschlag für eine Richtlinie¹⁷ zur steuerlichen Behandlung von Pkw an, der u.a. darauf abzielte, die Mitgliedstaaten, in denen diese Steuern gezahlt werden, zur Einbeziehung eines CO₂-Faktors in ihre Berechnungen zu verpflichten, um den Kauf kraftstoffsparender Fahrzeuge zu fördern.

¹⁴ ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16.

¹⁵ „Study on the effectiveness of Directive 1999/94/EC relating to the availability of consumer information on fuel economy and CO₂ emissions in respect of the marketing of new passenger cars“, ADAC für die Europäische Kommission, Abschlussbericht, März 2005, siehe http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm.

¹⁶ KOM(2002) 431 endgültig.

¹⁷ KOM(2005) 261 endgültig.

5. WEITERE MASSNAHMEN

In seinen Schlussfolgerungen vom 10. Oktober 2000 forderte der Rat der Umweltminister die Kommission auf, Maßnahmen zur Emissionssenkung bei leichten Nutzfahrzeugen (auch Fahrzeuge der Klasse „N1“ genannt¹⁸⁾ sowie in Verbindung mit Klimaanlage in Pkw zu prüfen.¹⁹⁾

Für N1-Fahrzeuge schreibt Richtlinie 2004/3/EG²⁰⁾ die Messung der CO₂-Emissionen und die Bereitstellung maßgeblicher Informationen für diese Fahrzeugkategorie vor. Ergänzend hat die Kommission einen Auftrag zur Entwicklung von Maßnahmen zur Minderung der CO₂-Emissionen für N1-Fahrzeuge vergeben.²¹⁾ In Verbindung mit mobilen Klimaanlage hat die Kommission außerdem einen Auftrag zur Entwicklung eines Messverfahrens vergeben, mit dem die Bedeutung von Klimaanlage für den Kraftstoffverbrauch ermittelt werden kann.²²⁾

Die Möglichkeit einer Verringerung der Emission von Treibhausgasen durch N1-Fahrzeuge und mobile Klimaanlage werden von der Kommission im Rahmen des integrierten Ansatzes bei der Überprüfung der Strategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen untersucht (siehe Absatz 2.1.3).

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Gemeinschaftsstrategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Personenkraftwagen hat zum Ziel, bei neu in der Gemeinschaft zugelassenen Personenkraftwagen einen durchschnittlichen spezifischen Ausstoß von 120 g CO₂/km zu erreichen. Im Kalenderjahr 2004 wurde in EU-15 durchschnittlich ein Wert von 163 g CO₂/km²³⁾ erreicht; dies stellt gegenüber dem Wert von 186 g CO₂/km im Jahre 1995 (dem Bezugsjahr der Gemeinschaftsstrategie) eine Verringerung um etwa 12,4 % dar. Die im Rahmen der „Umfassenden Überprüfung“ sowie gemäß Artikel 10 der Entscheidung 1753/2000/EG durchgeführten Bewertungen zeigen, dass ACEA, JAMA und KAMA im Zeitraum von 1998 bis 2004 allen Obliegenheiten ihrer jeweiligen Selbstverpflichtungen

¹⁸⁾ Fahrzeuge der Klasse N1 sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen.

¹⁹⁾ 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 CO₂-Emissionen von Fahrzeugen, insbesondere Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge,*
- *Verringerung sämtlicher Treibhausgasemissionen aus Klimaanlage in Fahrzeugen“.*

²⁰⁾ Richtlinie 2004/3/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 79/156/EWG und 80/1268/EWG des Rates im Hinblick auf die Messung der Kohlendioxidemissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen der Klasse N1, ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 36.

²¹⁾ *„Measuring and preparing reduction measures for CO₂ emissions from N1 vehicles“*, TNO für die Europäische Kommission, Dezember 2004, siehe http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_9482_final%20report.pdf.

²²⁾ *„Development of a procedure for the determination of the additional fuel consumption of passenger cars (M1 vehicles) due to the use of mobile air conditioning equipment,“*, TNO für die Europäische Kommission, Juli 2005, siehe http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_16174.pdf.

²³⁾ Nach offiziellen EU-Daten.

nachgekommen sind. Die Automobilindustrie hat damit einen beachtlichen Beitrag zur EU-Strategie zur Verringerung von Treibhausgasemissionen und zur Verwirklichung der EU-Ziele im Rahmen des Kyoto-Protokolls geleistet.

Um das Endziel ihrer Selbstverpflichtungen von 140 g CO₂/km zu erreichen, müssen alle drei Verbände ihre Anstrengungen erheblich verstärken. Gemäß den als Anhang beigefügten Gemeinsamen Berichten anerkennt die Kommission, dass alle drei Verbände erneut ihren festen Entschluss bekräftigt haben, sich nach Kräften um die Erfüllung ihrer Selbstverpflichtung zu bemühen. Obwohl sich der Zeitraum für die Erfüllung der entsprechenden Selbstverpflichtung seinem Ende nähert, waren ACEA und JAMA jedoch nicht in der Lage, nachdrücklicher als in den Vorjahren zuzusichern, dass sie das Ziel von 140 g CO₂/km bis 2008 (ACEA) und 2009 (JAMA) erreichen werden. KAMA hat im Jahre 2004 eine sehr beachtliche Verringerung erzielt und bestätigt, dass KAMA keinen Grund zur Annahme sieht, der Verband könne seine Selbstverpflichtung nicht einhalten.²⁴ Die Kommission bekräftigt die Bedeutung, die dem Erreichen des Zielwertes von 140 g CO₂/km durch die Automobilindustrie zukommt; sie betrachtet diese Selbstverpflichtung der Industrie als realistisch. Außerdem betont die Kommission die Notwendigkeit weiterer Bemühungen im Bereich der technischen Forschung sowie der Entwicklung und der Demonstration effizienterer Antriebs- und Hilfsaggregate (einschließlich mobiler Klimaanlage) für Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge im Hinblick auf Kostensenkungen und Leistungssteigerungen einschließlich der Gesamteffizienz und der Lebensdauer der Systeme.

Aus den Positionspapieren von ACEA, JAMA und KAMA²⁵ bezüglich der von den Verbänden durchgeführten Überprüfungen des Potenzials für weitere Fortschritte auf dem Weg zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km bis 2012 geht ihre Ansicht hervor, dass ein integrierter Ansatz erforderlich sei und der Schwerpunkt nicht nur auf die Automobiltechnologie gelegt werden sollte. Eine Konzentration auf die Automobiltechnologie würde nach Meinung der Verbände „die künftige Wettbewerbsfähigkeit und die finanzielle Leistungsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie beeinträchtigen und die EU-Wirtschaft schwächen“ (ACEA).

Die Kommission hat beschlossen, 2005-2006 eine Überprüfung der Gemeinschaftsstrategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen durchzuführen. Angesichts des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km wird die Kommission vorbehaltlich einer Folgenabschätzung und unter Berücksichtigung der Arbeit der hochrangigen Gruppe CARS21 die gegebenen Möglichkeiten, u. a. die legislativen, für eine weitere Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen einer Überprüfung unterziehen. Die Überprüfung wird im Rahmen des Europäischen Programms für Klimaänderungen durchgeführt, und die Kommission beabsichtigt, dem Europäischen Parlament und dem Rat in der zweiten Jahreshälfte 2006 eine Mitteilung zu einer geänderten Strategie vorzulegen.

²⁴ 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).

²⁵ 2003 für ACEA und JAMA und 2004 für KAMA.

Anlage

Tabelle 1: Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen nach Kraftstoffart für die einzelnen Verbände und für EU-15

| | CO ₂ (g/km) | | | | | | | | | | Änderung 95/04 [%] |
|---------------------------------------|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 ⁽³⁾ | 2002 ⁽³⁾ | 2003 ⁽³⁾ | 2004 ⁽³⁾ | |
| ACEA | | | | | | | | | | | |
| Ottokraftstoff | 188 | 186 | 183 | 182 | 180 | 177 | 172 | 172 | 171 | 170 | -9,6 % |
| Diesekraftstoff | 176 | 174 | 172 | 167 | 161 | 157 | 153 | 155 | 154 | 153 | -13,1 % |
| Alle Kraftstoffe⁽¹⁾ | 185 | 183 | 180 | 178 | 174 | 169 | 165 | 165 | 163 | 161 | -13 % |
| JAMA | | | | | | | | | | | |
| Ottokraftstoff | 191 | 187 | 184 | 184 | 181 | 177 | 174 | 172 | 170 | 171 | -10,5 % |
| Diesekraftstoff | 239 | 235 | 222 | 221 | 221 | 213 | 198 | 180 | 177 | 170 | -28,9 % |
| Alle Kraftstoffe⁽¹⁾ | 196 | 193 | 188 | 189 | 187 | 183 | 178 | 174 | 172 | 170 | -13,3 % |
| KAMA | | | | | | | | | | | |
| Ottokraftstoff | 195 | 197 | 201 | 198 | 189 | 185 | 179 | 178 | 171 | 160 | -17,9 % |
| Diesekraftstoff | 309 | 274 | 246 | 248 | 253 | 245 | 234 | 203 | 201 | 189 | -38,8 % |
| Alle Kraftstoffe⁽¹⁾ | 197 | 199 | 203 | 202 | 194 | 191 | 187 | 183 | 179 | 168 | -14,7 % |
| EU-15⁽²⁾ | | | | | | | | | | | |
| Ottokraftstoff | 189 | 186 | 184 | 182 | 180 | 178 | 173 | 172 | 171 | 170 | -10,1 % |
| Diesekraftstoff | 179 | 178 | 175 | 171 | 165 | 163 | 156 | 157 | 157 | 155 | -13,4 % |
| Alle Kraftstoffe⁽¹⁾ | 186 | 184 | 182 | 180 | 176 | 172 | 167 | 166 | 164 | 163 | -12,4 % |

(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 EU-15 in Verkehr gebracht werden und nicht unter die Selbstverpflichtungen fallen, würden den EU-15-Durchschnitt nicht maßgebend beeinflussen.

(3) Die Zahlen für 2001-2004 wurden um 0,7 % korrigiert, um der Veränderung des Fahrzyklus Rechnung zu tragen. Für 2002-2004 wurden die offiziellen EU-15-Daten zugrunde gelegt.

Anmerkung: 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 CO₂-Ergebnisse von Rover bis 2008 übernehmen kann.

Tabelle 2: Verwirklichung des Ziels 140 g CO₂/km im Jahre 2008/2009

| | EU-15 | | Differenz bis zum Ziel von 140 g CO ₂ /km | | | |
|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|--|--|----------------------|--|
| | 1995* CO ₂ (g/km) | 2004** CO ₂ (g/km) | Gesamt | | Pro Jahr | |
| | | | % 2004 bis 2008/9 | g CO ₂ /km 2004 bis 2008/9 | % 2004 bis 2008/9 | g CO ₂ /km 2004 bis 2008/9 |
| ACEA, alle Kraftstoffe | 185 | 161 | 13 | 21 | 3,3 | 5,3 |
| JAMA alle Kraftstoffe | 196 | 170 | 17,6 | 30 | 3,5 | 6 |
| KAMA, alle Kraftstoffe | 197 | 168 | 16,6 | 28 | 3,3 | 5,6 |

*1995: Wert nach Daten der Verbände; **2004: Wert nach offiziellen Daten für EU-15

Abbildung 1: Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen in EU-15, EU-10 und in den Mitgliedstaaten in den Jahren 1995 und 2004 (gewichteter Durchschnitt aufgrund der Daten für Diesel- und Benzinfahrzeuge); 1995: Daten der Verbände; die Zahlen für 2003 wurden um 0,7 % korrigiert, um der Veränderung des Fahrzyklus Rechnung zu tragen. Für 1995 liegen für Griechenland, Finnland und EU-10 keine Daten vor; für 2004 sind für die Slowakei und für Malta keine Daten verfügbar.)

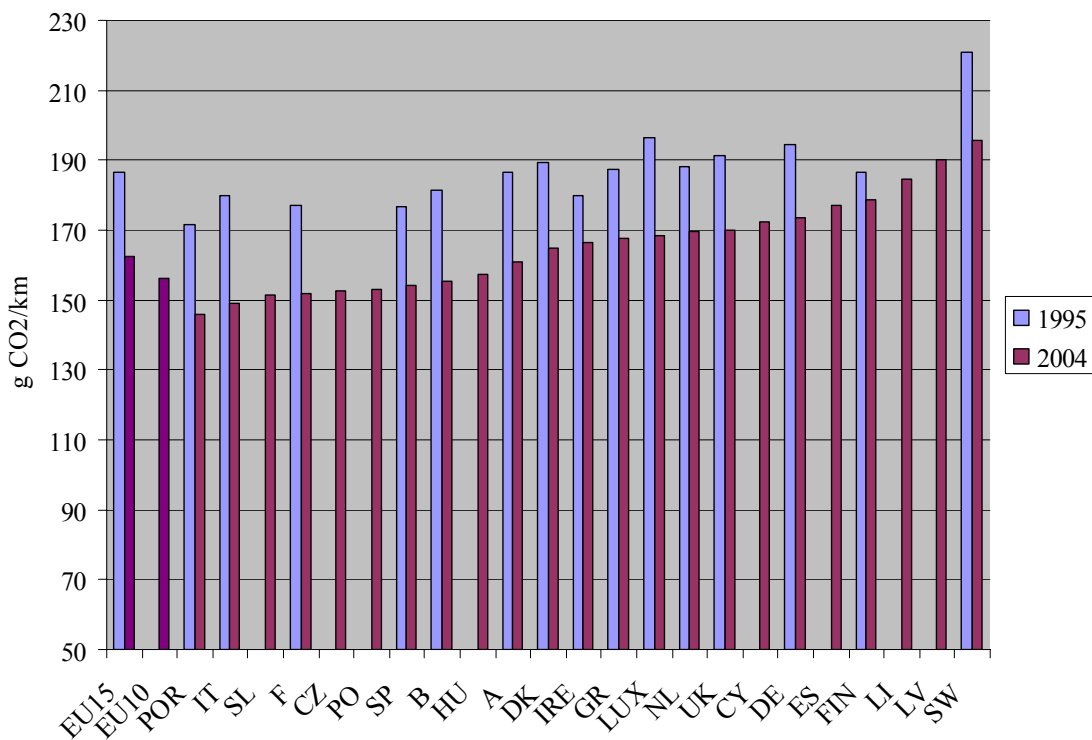


Tabelle 3: Entwicklung des Bestands an neu zugelassenen Personenkraftwagen bei den Verbänden und in EU-15

| ACEA | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 (4) | 2003 (4) | 2004 (4) | Änderung '95-04' (2) |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------------------|
| Ottokraftstoff | 73,4 % | 72,9 % | 73,1 % | 70,3 % | 65,8 % | 60,9 % | 58,2 % | 56,3 % | 52,4 % | 45,4 % | -28 |
| Dieselmotoren | 24,0 % | 24,3 % | 24,3 % | 27,0 % | 31,0 % | 35,8 % | 39,4 % | 43,6 % | 47,5 % | 51,9 % | 27,9 |
| Gesamt (3) | 10 241 651 | 10 811 011 | 11 226 009 | 11 935 533 | 12 518 260 | 12 217 744 | 12 552 498 | 11 649 782 | 11 533 323 | 11 668 101 | 13,9 % |
| JAMA | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 (4) | 2003 (4) | 2004 (4) | Änderung '95-04' (2) |
| Ottokraftstoff | 82,1 % | 82,1 % | 83,2 % | 81,6 % | 80,4 % | 80,8 % | 79,1 % | 77,3 % | 71,8 % | 65,6 % | -16,5 |
| Dieselmotoren | 9,5 % | 10,4 % | 11,2 % | 13,1 % | 14,9 % | 16,5 % | 17,4 % | 22,6 % | 28,2 % | 30,9 % | 21,4 |
| Gesamt (3) | 1 233 975 | 1 342 144 | 1 510 818 | 1 666 816 | 1 716 048 | 1 667 987 | 1 520 643 | 1 501 937 | 1 703 960 | 1 843 728 | 49,4 % |
| KAMA | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 (4) | 2003 (4) | 2004 (4) | Änderung '95-04' (2) |
| Ottokraftstoff | 87,9 % | 87,6 % | 89,2 % | 85,9 % | 81,9 % | 80,9 % | 85,2 % | 77,8 % | 73,9 % | 69,5 % | -18,4 |
| Dieselmotoren | 1,6 % | 1,8 % | 2,3 % | 6,1 % | 7,4 % | 8,3 % | 13,9 % | 22,0 % | 26,1 % | 26,4 % | 24,8 |
| Gesamt (3) | 169 060 | 236 454 | 275 453 | 373 230 | 463 724 | 491 244 | 396 792 | 325 436 | 427 341 | 589 542 | 249 % |
| EU-15 (1) | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 (4) | 2003 (4) | 2004 (4) | Änderung '95-04' (2) |
| Ottokraftstoff | 74,5 % | 74,2 % | 74,6 % | 72,1 % | 68,0 % | 63,9 % | 61,2 % | 59,2 % | 55,4 % | 49,6 % | -24,9 |
| Dieselmotoren | 22,2 % | 22,4 % | 22,3 % | 24,7 % | 28,4 % | 32,6 % | 36,4 % | 40,7 % | 44,4 % | 48,1 % | 25,9 |
| Gesamt (3) | 11 644 686 | 12 389 609 | 13 012 280 | 13 975 579 | 14 698 032 | 14 376 975 | 14 469 933 | 13 477 155 | 13 664 624 | 14 101 371 | 21,1 % |

(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 2004 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 Fahrzeugen 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 Kraftstoffarten' betrieben werden.

(4) Für 2002-2004 wurden die offiziellen EU-15-Daten zugrunde gelegt.

ANHANG (SEK(2006) 1078)

- (1) Überwachung der Verpflichtung von ACEA zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen (2004), Gemeinsamer Bericht des Dachverbands Europäischer Automobilhersteller und der Dienststellen der Kommission, endgültige Fassung vom 25.11.2005.
- (2) Überwachung der Verpflichtung von JAMA zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen (2004), Gemeinsamer Bericht des Dachverbands Japanischer Automobilhersteller und der Dienststellen der Kommission, endgültige Fassung vom 25.11.2005.
- (3) Überwachung der Verpflichtung von KAMA zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen (2004), Gemeinsamer Bericht des Dachverbands Koreanischer Automobilhersteller und der Dienststellen der Kommission, endgültige Fassung vom 25.11.2005.

Die Anhänge liegen nur in englischer Sprache vor.