

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für einen Beschluß des Rates zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen Kohlendioxid-Emissionen neuer Personenkraftwagen

KOM(98) 348 endg.; Ratsdok. 9681/98

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 01. Juli 1998 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 15. Juni 1998 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe Umweltfragen beraten.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 489/92 = AE-Nr. 921966,
Drucksache 158/96 = AE-Nr. 960759,
Drucksache 721/96 = AE-Nr. 963083 und
Drucksache 396/98 = AE-Nr. 981390

Begründung

1. HINTERGRUND

1.1. CO₂-Emissionen und Straßenverkehr

Angesichts weltweiter Anstrengungen im Kampf gegen eine globale Klimaänderung und als Unterzeichner des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen hat sich die Gemeinschaft verpflichtet, die Kohlendioxid-emissionen (CO₂-Emissionen) bis zum Jahr 2000 auf dem Stand von 1990 zu stabilisieren. Die Gemeinschaft ist sich jedoch bewußt, daß zur Minderung des Risikos einer gefährlichen anthropogenen Störung des Klimasystems die Treibhausgasemissionen der Industrieländer mittelfristig verringert werden müssen. So hat sich die Gemeinschaft auf der Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens über Klimaänderungen im Dezember 1997 in Kyoto verpflichtet, die Emissionen einer Gruppe von Treibhausgasen im Zeitraum von 2008 bis 2012 bezogen auf den Stand von 1990 um 8 % zu verringern. Dieses Ziel wurde im Protokoll festgeschrieben.

Vor diesem Hintergrund geben die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen besonderen Anlaß zur Sorge. Die CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen sind für etwa die Hälfte aller verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und ungefähr 12 % der CO₂-Emissionen aus allen Quellen in der EU verantwortlich. Die CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen werden voraussichtlich in Zukunft stark zunehmen, was das Engagement der Gemeinschaft im Kampf gegen die Klimaänderung zunichte machen könnte.

1.2. Die CO₂-/Pkw-Strategie der Gemeinschaft

Während bis Mitte der achtziger Jahre ein eindeutiger Trend zu geringeren Verbrauchswerten bei Personenkraftwagen zu verzeichnen war, ist der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch pro Kilometer seither nahezu unverändert geblieben. Die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des derzeitigen Personenkraftwagenbestands werden bei Zugrundelegung des Euromix-Prüfzyklus¹ auf ungefähr 170 g/km geschätzt.

Die Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen durch Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs, wie sie von der Kommission² vorgeschlagen und vom Rat³ bestätigt wurde, verfolgt das Ziel, bei neuen Personenkraftwagen bis zum Jahr 2005 (spätestens 2010) durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen von 120 g/km zu erreichen. Die CO₂-/Pkw-Strategie baut auf drei Säulen auf: eine Umweltvereinbarung mit den Herstellern, ein Rahmen für Steueranreize und ein System für die Kraftstoffverbrauchsangabe zur Beeinflussung des Verbraucherverhaltens.

¹ Festgelegt in der Richtlinie 80/1268/EWG (ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 36) über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen.

² Mitteilung über eine Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs, KOM(95) 689 endg.

³ Schlußfolgerungen des Rates vom 25. Juni 1996.

In seinen Schlußfolgerungen vom 25. Juni 1996 hat der Rat festgestellt, daß die Einführung eines CO₂-Überwachungssystems für Neuwagen für die Bewertung der Effizienz der CO₂-/Pkw-Strategie von entscheidender Bedeutung ist. Ferner hat der Rat die Kommission ersucht, regelmäßig über die Auswirkungen der CO₂-/Pkw-Strategie auf den Neuwagenmarkt zu berichten. Darüber hinaus hat der Rat festgestellt, daß Maßnahmen zur Minderung der CO₂-Emissionen mit anderen Umweltzielen, insbesondere Luftqualitätszielen einschließlich der Probleme des troposphärischen Ozons und der Versauerung, vereinbar sein müssen und die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigen dürfen.

Die angestrebte Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen ist ein entscheidender Baustein bei der Entwicklung der CO₂-/Pkw-Strategie der Gemeinschaft. So wird sich mit dem System unter anderem die richtige Umsetzung etwaiger mit den Automobilherstellern getroffener Vereinbarungen zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs ihrer Fahrzeuge überwachen lassen.

Selbst wenn eine derartige Vereinbarung nicht zustande kommt und statt dessen Rechtsvorschriften erlassen werden, ist ein Überwachungssystem dennoch erforderlich. Dies ergibt sich aus der Tatsache, daß die Erreichung des Ziels von 120 g CO₂/km nicht nur von technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen (z. B. durch Grenzwerte) abhängt, sondern auch von der künftigen Entwicklung des Neuwagenmarktes. Entwicklungen des Marktes zum Beispiel aufgrund von Kraftstoffverbrauchshinweisen und steuerlichen Maßnahmen müssen genauso überwacht werden wie negative Entwicklungen. Wenn sich beispielsweise bei den Verbrauchern ein allgemeiner Trend zum "größeren Auto" abzeichnet, könnten die Vorteile aus geringeren Emissionen von Personenkraftwagen durch den allgemeinen Trend zu weniger sparsamen Modellen zunichte gemacht werden.

Unabhängig von der genauen Kombination der Maßnahmen, die die CO₂-/Pkw-Strategie der Gemeinschaft ausmachen, ist ein Überwachungssystem darum unerlässlich.

1.3. Derzeitige Situation

Derzeit gibt es weder ein gemeinschaftsweites System zur Überwachung der CO₂-Emissionen von Neuwagen, noch ist auf einzelstaatlicher Ebene ein derartiges System errichtet worden. Die Schwierigkeiten bei der Einführung eines solchen Überwachungssystems liegen darin, eine klare Verbindung zwischen Informationen über Verkäufe oder Zulassungen und offiziellen Kraftstoffverbrauchsangaben herzustellen.

Verschiedene private Organisationen haben Schätzungen des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs von Personenkraftwagen auf der Grundlage von Verkaufszahlen veröffentlicht. So sammelt z. B. der VDA (Verband der Deutschen Automobilindustrie) seit 1978 Zahlen über den deutschen Fahrzeugbestand.

Das umfassendste System zur Überwachung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen wurde von der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (EKVM) auf der Grundlage der fünfzehn Länder umfassenden Datenbank BDSA

(Base de Données Statistiques Automobiles) entwickelt⁴. Diese Datenbank mit statistischen Angaben über Kraftfahrzeuge wird vom Ausschuß der französischen Automobilhersteller, dem CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles), verwaltet und aus vielen verschiedenen Quellen gespeist, was unausweichlich zu Ungenauigkeiten führt. Außerdem deckt sie nicht alle neu zugelassenen Personenkraftwagen ab (ungefähr 87 % der Neuwagen in den EKVM-Ländern).

1.4. Konsultation der betroffenen Parteien

Im Rahmen des Entstehungsprozesses des vorliegenden Vorschlags fanden drei Sitzungen mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (EKUM), der Industrie und von Nichtregierungsorganisationen statt. Es hat umfassende bilaterale Gespräche mit verschiedenen Mitgliedstaaten und dem Dachverband der Europäischen Automobilhersteller, der ACEA gegeben. Dabei hat sich herausgestellt, daß das vorgeschlagene CO₂/Pkw-Überwachungssystem bei beiden Parteien allgemeine Unterstützung findet.

2. DER VORSCHLAG FÜR EINE ENTSCHEIDUNG

2.1. Zielsetzung

Die Gemeinschaft hat sich für die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Bestands an neuen Personenkraftwagen in der EU ein Ziel von 120 g/km bis zum Jahr 2005 gesetzt. Auf EU-Ebene besteht derzeit kein System, um diese durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen genau zu überwachen. Der Vorschlag für eine Entscheidung des Rates verfolgt daher die folgenden Ziele:

- Bewertung der Wirksamkeit der CO₂/Pkw-Strategie der Gemeinschaft.
- Bereitstellung von Informationen über durch diese Strategie bewirkte Veränderungen des Personenkraftwagenbestands, die andere Ziele der Gemeinschaftspolitik, wie beispielsweise die Luftqualität und die bodennahen Ozonwerte, die regionale Versauerung und die Sicherheit im Straßenverkehr, beeinflussen könnten,
- Bewertung der Auswirkungen der CO₂/Pkw-Strategie auf den Neuwagenmarkt.

2.2. Art der erfaßten Informationen

Der Vorschlag für eine Entscheidung sieht ein Überwachungssystem vor, mit dessen Hilfe Informationen über die spezifischen CO₂-Emissionen, den Hersteller, den Kraftstofftyp, die Masse, die Motorleistung und den Hubraum jedes neu zugelassenen Personenkraftwagens erfaßt werden können. In seinen Schlußfolgerungen äußerte der Rat den Wunsch, daß jedwedes Überwachungssystem auf offiziellen Daten der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten beruhen müsse. Der

4. 'Report on the monitoring of fuel consumption and CO₂ emissions of new cars', Europäische Verkehrsministerkonferenz, CEMT/CM(97) 17.

Umfang der zu erfassenden Daten ergibt sich daraus, was mit dem Überwachungssystem neben der Überwachung der Fortschritte im Hinblick auf das Gemeinschaftsziel im Bereich der spezifischen CO₂-Emissionen außerdem noch erreicht werden soll.

Dabei handelt es sich zunächst um die Bereitstellung von Daten, die eine Bewertung der Veränderungen im Neuwagenbestand erlauben, die sich auf andere umweltpolitische Ziele der Gemeinschaft wie Luftqualität, Versauerung und bodennahes Ozon auswirken könnten. So tragen zum Beispiel die Emissionen von Fahrzeugen mit Benzinmotoren und Fahrzeugen mit Dieselmotoren in unterschiedlicher Weise zu diesen Umweltauswirkungen bei, so daß ein erhöhter Marktanteil des einen oder des anderen Kraftstofftyps Konsequenzen für die Erreichung der Gemeinschaftsziele in der Zukunft haben könnte.

Zweitens hat der Rat in seinen Schlußfolgerungen vom 25. Juni 1996 die Kommission eigens ersucht, die Bedeutung des Beitrags jedes einzelnen Automobilherstellers bei der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs zu berücksichtigen. Daher ist es sowohl aus der Sicht der Gemeinschaft als auch der Sicht des Herstellers wichtig, daß das Überwachungssystem aufzeigen kann, daß jeder einzelne Hersteller zum Erfolg einer wie auch immer gearteten Umweltvereinbarung beiträgt.

Drittens lassen sich - wie vom Rat gewünscht - anhand der gesammelten Daten über die CO₂-Verteilung, die Masse, die Motorleistung und den Hubraum die Auswirkungen der CO₂-/Pkw-Strategie auf die Beschaffenheit des Neuwagenmarktes bewerten (z. B. Ermittlung von Tendenzen wie einer geringeren Größe der Fahrzeuge). Derartige Informationen könnten auch bei der Bewertung der möglichen Auswirkungen auf die Sicherheit im Straßenverkehr, den zukünftigen Kraftstoffbedarf, die Wettbewerbssituation der Automobilindustrie usw. nützlich sein.

Das vorgeschlagene Überwachungssystem ermöglicht eine genauere Bewertung der Emissionswerte für die ganze Autoflotte. Dies unterstützt die Mitgliedstaaten in der Bewertung solcher Emissionen im Rahmen der Entscheidung 93/389/EWG des Rates über ein Gemeinschaftssystem zur Überwachung von CO₂-Emissionen und anderen Treibhausgasen in der Gemeinschaft⁵.

2.3. Beschreibung des vorgeschlagenen Überwachungssystems

Die Funktionstüchtigkeit des vorgeschlagenen Systems hängt davon ab, daß die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten die entsprechenden Daten sammeln. Für ein gegebenes Kalenderjahr sind die fahrzeugspezifischen Daten der neu zugelassenen Fahrzeuge zu sammeln und einfache Rechenoperationen durchzuführen (z. B. Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen für verschiedene Fahrzeuggruppen). Die so zusammengetragenen Daten sind dann an die Kommission weiterzuleiten, die sie wiederum mit anderen Daten auf EU-Ebene zusammenführt und anschließend einen Jahresbericht veröffentlicht. Die Informationen aus der Überwachung stehen Verbrauchern und Einrichtungen, die ihr Interesse bekunden, selbstverständlich zur Verfügung.

⁵ ABl. L 167 vom 9.7.1993, S. 31.

Alle für das vorgeschlagene Überwachungssystem erforderlichen Daten werden zum vorgeschlagenen Umsetzungszeitpunkt aufgrund bestehender oder geplanter Gemeinschaftsvorschriften über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern⁶ zur Verfügung stehen. Die Daten aus den verschiedenen Mitgliedstaaten dürften vergleichbar sein, da alle Typgenehmigungsbehörden die Anforderungen der bestehenden einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften erfüllen müssen. Es wird nicht erforderlich sein, weitere Daten zu erheben.

Aus den Reaktionen, die die Kommission auf ihre Anfragen erhalten hat, ist zu entnehmen, daß in den meisten, wenn nicht in allen Mitgliedstaaten zentralisierte elektronische Datenbanken über Fahrzeugzulassungen geführt werden, in denen ein großer Teil der für das vorgeschlagene Überwachungssystem erforderlichen Informationen enthalten sind. Die Informationen in den Zulassungsdateien sind entweder den Konformitätsbescheinigungen oder den Typgenehmigungsunterlagen entnommen (siehe unten).

Die dem vorgeschlagenen Überwachungssystem zugrundeliegenden Informationen sind von den zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten zusammenzutragen. In vielen Fällen handelt es sich dabei um die offiziellen Stellen, die für die Sammlung von Fahrzeugzulassungsdaten zuständig sind. Die Fahrzeugzulassungssysteme in den verschiedenen Mitgliedstaaten weisen gewisse Unterschiede auf. Der vorliegende Vorschlag für eine Entscheidung zielt jedoch nicht auf eine Harmonisierung dieser Systeme, sondern lediglich darauf ab, die Informationen zu nutzen, die in diesen Systemen derzeit gespeichert werden. In den meisten Fällen werden geringfügige Verbesserungen der Systeme nötig sein, um eine Speicherung und Abfrage der Informationen zu ermöglichen, die erforderlich sind, derzeit aber nicht gesammelt werden, und um die Qualität dieser Daten sicherzustellen.

Bei der Sammlung der für die Überwachung nötigen Daten soll ein flexibler Ansatz verfolgt werden. Vorzugsweise sind die Konformitätsbescheinigungen als Datenquelle heranzuziehen, jedoch läßt die Entscheidung auch andere Vorgehensweisen zu, wenn sie nachweislich zu gleichwertigen Ergebnissen führen. Die Mitgliedstaaten werden verpflichtet, nur die Daten zu sammeln, die für die Ziele eines CO₂-/Pkw-Überwachungssystems unerlässlich sind, damit Anpassungen an den einzelstaatlichen Fahrzeugzulassungssystemen möglichst gering gehalten werden. Es ist bekannt, daß für einen geringen Prozentsatz der Fahrzeuge, die jedes Jahr zugelassen werden, möglicherweise keine Daten über die CO₂-Emissionen zur Verfügung stehen, weil diese Fahrzeuge dem europäischen Typgenehmigungsverfahren nicht unterliegen. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn Fahrzeuge in geringer Stückzahl hergestellt, privat in die EU eingeführt oder als Selbstbausatz verkauft werden. Es ist nicht zu erwarten, daß diese Fahrzeuge den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionswert in Europa erheblich beeinflussen.

2.4. Finanzielle Auswirkungen

Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert worden, die Kosten für die Einführung des vorgeschlagenen Überwachungssystems zu schätzen. Dies wird jedoch dadurch

⁶ Richtlinie 70/156/EWG (ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1); zuletzt geändert durch Richtlinie 96/27/EG (ABl. L 169 vom 8.7.1996, S. 1).

erschwert, daß einige Mitgliedstaaten aus innenpolitischen Gründen bereits Maßnahmen zur Verbesserung ihres Zulassungssystems eingeleitet haben (z. B. zur Erhebung von Fahrzeugerwerbssteuern und Kraftfahrzeugsteuern in Abhängigkeit von den Fahrzeugemissionen). Durch den vor kurzem veröffentlichten Vorschlag zur Harmonisierung der Zulassungsbescheinigungen innerhalb der Gemeinschaft⁷ werden möglicherweise ebenfalls einige Mitgliedstaaten dazu angeregt, ihr Zulassungssystem zu ändern.

Nach den Angaben der Mitgliedstaaten, die geantwortet haben, bewegen sich die Kosten im Zusammenhang mit diesen Änderungen in einem Bereich von 17 000 bis 125 000 ECU, wobei die meisten Mitgliedstaaten Kosten im unteren Bereich angeben. Dieselben Mitgliedstaaten geben ferner jährliche laufende Kosten für die Anwendung des Überwachungssystems an, die sich in einem Bereich von 1 000 bis 42 000 ECU bewegen. Insgesamt werden die Kosten für die Einführung eines CO₂-/Pkw-Überwachungssystems in allen fünfzehn Mitgliedstaaten auf einen Betrag zwischen 500 000 und 1 Million ECU geschätzt. Die jährlichen laufenden Kosten bewegen sich den Schätzungen zufolge leicht darunter.

2.5. Fahrzeug-Typgenehmigung

Die für die Anwendung des vorgeschlagenen Überwachungssystems nötigen Informationen werden aus dem bestehenden EG-Typgenehmigungsverfahren für Kraftfahrzeuge bezogen. Die Messung der spezifischen CO₂-Emissionen ist ein wesentlicher Bestandteil des Typgenehmigungsverfahrens⁸.

Als Teil des Antrags auf Erteilung einer Fahrzeug-Typgenehmigung hat der Hersteller eine *Beschreibungsmappe* mit den technischen Einzelheiten des Fahrzeugtyps vorzulegen. Sobald eine Typgenehmigung erteilt worden ist, stellt die Typgenehmigungsbehörde, bei der der ursprüngliche Antrag gestellt worden ist, einen *Typgenehmigungsbogen* aus. Außerdem werden die *Beschreibungsunterlagen* mit allen technischen Angaben zur Typgenehmigung an alle anderen einzelstaatlichen Typgenehmigungsbehörden in der Gemeinschaft übermittelt.

Gemäß den Bestimmungen des Artikels 6 der Richtlinie 70/156/EWG in der Fassung der Richtlinie 92/53/EWG⁹ hat der Hersteller in seiner Eigenschaft als Inhaber einer Fahrzeug-Typgenehmigung jedem Neufahrzeug eine Konformitätsbescheinigung beizulegen. Ferner ist in Artikel 7 derselben Richtlinie folgendes festgelegt: Jeder Mitgliedstaat ermöglicht die Zulassung bzw. gestattet den Verkauf oder die Inbetriebnahme von neuen Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Bau- und Wirkungsweise dann und nur dann, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind. Eine solche Konformitätsbescheinigung bezieht sich auf ein bestimmtes Fahrzeug und enthält alle für die Umsetzung der vorliegenden Entscheidung erheblichen Daten. Die Kommission hat eine Richtlinie¹⁰ zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG erlassen, die sicherstellen wird, daß die

⁷ Mitteilung über Zulassungsdokumente für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, KOM(97) 248 endg.

⁸ Richtlinie 80/1268/EWG (ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 36), geändert durch die Richtlinie 93/116/EG (ABl. L 329 vom 30.12.1993, S. 39).

⁹ ABl. L 225 vom 10.8.1992, S. 1.

¹⁰ Richtlinie der Kommission, ABl. L ... vom, S. ...

Konformitätsbescheinigung den Wert der spezifischen CO₂-Emissionen noch vor dem Zeitpunkt enthält, zu dem das vorgeschlagene Überwachungssystem wirksam werden soll.

Der Hersteller kann den Fahrzeugtyp in *Varianten* und *Versionen* unterteilen, wobei die entsprechenden technischen Daten ebenfalls in der Beschreibungsmappe und den Beschreibungsunterlagen enthalten sein müssen. Typ, Variante und Version werden durch ein einheitliches Numerierungssystem bezeichnet. Außerdem gibt der Hersteller pro Version nur einen offiziellen Wert für die CO₂-Emissionen an. Das vorgeschlagene Überwachungssystem soll nur mit "versionsspezifischen" Daten arbeiten. Die Konformitätsbescheinigung enthält nur versionsspezifische Daten.

Hinsichtlich des Differenzierungsgrades innerhalb eines bestimmten Fahrzeugtyps (z. B. Anzahl der angegebenen verschiedenen Versionen) gehen die Hersteller unterschiedlich vor. Innerhalb einer bestimmten Version können sich die Fahrzeuge hinsichtlich ihrer CO₂-Emissionen unterscheiden; zum Zwecke der Typgenehmigung gibt der Hersteller jedoch den ungünstigsten Wert für die CO₂-Emissionen an. Dieser Wert ist in der Konformitätsbescheinigung enthalten. Es liegt auf der Hand, daß die Genauigkeit des Wertes für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen eines bestimmten Fahrzeugtyps mit der Anzahl der vom Hersteller angegebenen Versionen steigt. Eine genauere Unterscheidung in der Zukunft könnte auch dazu führen, daß die Minderung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Neuwagenbestands eines Herstellers gegenüber der derzeitigen Situation deutlicher heraustritt. Dies bestätigt die Forderung, daß ein Überwachungssystem mit "versionsspezifischen Daten" arbeiten muß.

Wenn die Hersteller ihre Fahrzeugtypen in Zukunft genauer unterscheiden, so kann das für die einzelstaatlichen Fahrzeugzulassungssysteme zu einem technischen Mehraufwand führen, was insbesondere die Mitgliedstaaten berücksichtigen müssen, die planen, ihre Systeme in naher Zukunft zu verbessern.

2.6. Prüfzyklen und CO₂-Messungen

Vor 1997 wurden die Messungen des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen unter Zugrundelegung des in der Richtlinie 80/1268/EWG festgelegten "Euromix"-Prüfzyklus vorgenommen. Dieser Zyklus wurde durch den kombinierten/erweiterten Stadtfahrzyklus (Combined Urban/Enhanced Urban Drive Cycle, "ECE + EUDC") abgelöst, der bei der Messung der Abgasemissionen von Personenkraftwagen angewendet wird¹¹. Ein Richtlinienvorschlag¹² wird jedoch, sofern er angenommen wird, den für die Messung von Abgasemissionen angewendeten ECE-Prüfzyklus ändern sowie für neue Fahrzeugtypen mit dem 1. Januar 2000 und für alle Neuwagen mit dem 1. Januar 2001 neue Bezugskraftstoffe einführen. Der für die Messung der CO₂-Emissionen festgelegte Prüfzyklus wird jedoch unverändert bleiben. Aus diesem Grund beabsichtigt die Kommission, Vorschläge zur Änderung der Rechtsvorschriften vorzulegen, um

¹¹ Festgelegt in Richtlinie 91/441/EWG (ABl. L 242 vom 30.8.1991, S. 1) zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1) über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen.

¹² Mitteilung betreffend die künftige Strategie zur Bekämpfung der Luftverunreinigung durch den Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Auto-Öl-Programms, KOM(96) 248 endg.

sicherzustellen, daß sowohl die Abgasemissionen als auch die CO₂-Emissionen nach dem 1. Januar 2000 nach demselben Prüfverfahren bestimmt werden.

Infolge der Änderung des derzeitigen ECE-Fahrzyklus werden die bei der Typgenehmigung gemessenen (und im Rahmen des CO₂-Überwachungssystems verwendeten) durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen ansteigen. Dieser Anstieg wird sich nach vorläufigen Schätzungen in einer Größenordnung von 3 % bewegen. Da das in dem Vorschlag für eine Entscheidung vorgesehene Überwachungssystem ab dem 1. Januar 2000 angewendet werden soll, wird dieser Anstieg der spezifischen CO₂-Emissionen wahrscheinlich erfaßt werden, so daß es wichtig ist, sich seine Ursache bewußt zu machen.

2.7. Betroffene Kraftstoffe

Eine wichtige Voraussetzung für die richtige Anwendung des Überwachungssystems ist die Genauigkeit und Kohärenz der von den Mitgliedstaaten gesammelten Daten. Dies hat der Rat erkannt und gefordert, daß jedes System auf offiziellen Daten beruhen müsse, die von den zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten zu sammeln seien.

Mit dem vorstehenden Grundsatz der Kohärenz werden somit Daten ausgeschlossen, die nicht mit Standardkraftstoffen und nach der gesamten Gemeinschaft gemeinsamen Verfahren gemessen worden sind. Daraus ergibt sich, daß sich das Überwachungssystem auf Daten beschränkt, die gemäß den Gemeinschaftsvorschriften über die Typgenehmigung gesammelt worden sind. Diese Vorschriften betreffen zur Zeit nur Fahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren; in Zukunft sollen jedoch auch Druck-Erdgas (CNG) und Flüssiggas (LPG) einbezogen werden. Die Kommission wird Änderungen zu dieser Entscheidung vorlegen, sofern und sobald die Vorschriften über die Typgenehmigung auf weitere Kraftstoffe ausgedehnt werden. Es wird davon ausgegangen, daß anfangs nur wenige gasangetriebene Fahrzeuge das Typgenehmigungsverfahren durchlaufen, so daß die Auswirkungen auf die durchschnittlichen CO₂-Emissionen des Neuwagenbestands gering sein werden.

Die Einbeziehung von Elektrofahrzeugen ist aufgrund der schwierigen Bewertung der Vorteile ihrer Benutzung hinsichtlich der durch sie entstehenden CO₂-Gesamtemissionen problematisch. Obwohl ihre CO₂-Auspuffemissionen gleich null sind, können die auf die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs bezogenen Emissionen beträchtlich sein und sich aufgrund der sehr unterschiedlichen Strukturen der Stromerzeugungsindustrie in den verschiedenen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft stark voneinander unterscheiden.

2.8. Qualitätssicherung der Daten

Die Mitgliedstaaten sind für die Stichhaltigkeit und Genauigkeit der von ihnen gesammelten Daten verantwortlich. Im Rahmen des vorgeschlagenen Überwachungssystems werden nur offizielle Daten der Mitgliedstaaten verwendet, die entweder auf den Typgenehmigungsunterlagen oder auf der Konformitätsbescheinigung beruhen. Zusätzlich sind bestimmte Kriterien für die Benutzung dieser Datenquellen festgelegt worden.

Dennoch gibt es verschiedene potentielle Fehlerquellen, auf die in dem Vorschlag hingewiesen wird. Dabei handelt es sich insbesondere um die Möglichkeit des menschlichen Versagens in Form einer fehlerhaften Übertragung von Daten aus den im Papierformat vorliegenden Typgenehmigungsunterlagen auf den elektronischen Datenträger, einer falschen Auswahl der "versionsspezifischen" Daten aus elektronischen Datenbanken mit Typgenehmigungsinformationen, einer fehlerhaften Übertragung von Daten aus der im Papierformat vorliegenden Konformitätsbescheinigung in die elektronische Zulassungsdatei bei der Fahrzeugzulassung und einer Übertragung von falschen Daten durch die Hersteller und Händler bei der automatisierten Fahrzeugzulassung. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert werden, diese Fehlerquellen weitestgehend zu reduzieren und die Qualität der von ihnen gesammelten Daten zu bewerten. Die Genauigkeit dieser Daten ist von größter Bedeutung, da sie sowohl zur Bewertung der Wirksamkeit der CO₂-/Pkw-Strategie der Gemeinschaft als auch der Anstrengungen der Automobilhersteller im Hinblick auf die Minderung der CO₂-Emissionen des Neuwagenbestands herangezogen werden. Die Kommission wird die einwandfreie Arbeitsweise des Überwachungssystems in jedem Fall bewerten und gegebenenfalls Maßnahmen zu deren Verbesserung vorschlagen.

2.9. Kraftfahrzeugzulassungssysteme in den Mitgliedstaaten

Die vorgeschlagene Entscheidung zielt nicht darauf ab, die Fahrzeugzulassungssysteme der verschiedenen Mitgliedstaaten zu harmonisieren, sondern auf diesen aufzubauen, um einigermaßen zuverlässige Daten für Überwachungszwecke zu erhalten. Indirekt wird die Anwendung des Überwachungssystems jedoch möglicherweise die Anpassung einiger Zulassungssysteme erforderlich machen. Die nachstehend beschriebenen Fahrzeugzulassungssysteme der verschiedenen Mitgliedstaaten unterscheiden sich zum Teil erheblich voneinander. Die in den einzelstaatlichen Zulassungsdatenbanken enthaltenen Daten sind in Tabelle 1 zusammengefaßt.

2.9.1 Österreich

Ein Kunde muß der zuständigen regionalen Stelle eine Konformitätsbescheinigung vorlegen, um einen neuen Pkw zuzulassen. Die regionalen Behörden leiten die Daten dann an das Innenministerium (und das statistische Zentralamt) weiter, wo in einer zentralisierten Datenbank eine Zulassungsdatei angelegt wird. Österreich hat vor kurzem eine neue Fahrzeugerwerbssteuer eingeführt, die auf der Grundlage des Kraftstoffverbrauchs und später auch der spezifischen CO₂-Emissionen berechnet wird. Dieser Umstand dürfte zur Genauigkeit und Qualität der zu Überwachungszwecken gesammelten Daten beitragen.

2.9.2 Belgien

Hier besteht ein zentralisiertes Pkw-Zulassungssystem, wobei die in die Zulassungsdateien einzutragenden Daten aus den Typgenehmigungsunterlagen entnommen werden. Bei privat eingeführten Fahrzeugen wird jedoch die Konformitätsbescheinigung verwendet, falls diese vorliegt.

2.9.3 Dänemark

Dänemark verfügt über ein elektronisches System für die Zulassung von Pkw. Es werden verwaltungstechnische Änderungen erwogen, um die Einbeziehung des Kraftstoffverbrauchs in die elektronische Zulassungsdatei zu ermöglichen, der dann als Grundlage für die Berechnung einer Kraftfahrzeugsteuer verwendet werden wird. Die Zulassungsdaten werden den Typgenehmigungsunterlagen entnommen, andernfalls wird auf die Konformitätsbescheinigung in Verbindung mit einer Fahrzeugüberprüfung zurückgegriffen.

2.9.4 Finnland

Die Zulassung neuer Pkw wird on-line bei Organisationen wie z.B. offiziellen Prüfstellen durchgeführt. Es besteht bereits eine Datenbank mit versionsspezifischen Fahrzeugzulassungsdaten. Die Angaben werden einer Datenbank mit Typgenehmigungsdaten entnommen oder durch eine Fahrzeugüberprüfung ermittelt. Die Konformitätsbescheinigung dagegen wird nicht verwendet.

2.9.5 Frankreich

Die Einrichtung der Zulassungsdatei und die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung erfolgen auf Antrag bei Vorlage der Konformitätsbescheinigung durch den Fahrzeughalter bei der zuständigen Behörde der verschiedenen Departements. Alle Zulassungsdateien werden in einer zentralen Fahrzeugzulassungsdatenbank gespeichert, die versionsspezifische Informationen enthält. Diese versionsspezifischen Angaben werden aus einer Datenbank mit Typgenehmigungsdaten abgerufen, wobei die Typen-, Varianten- und Versionsnummern aus der vom Fahrzeughalter vorgelegten Konformitätsbescheinigung verwendet werden.

2.9.6 Deutschland

In Deutschland gibt es eine zentrale Datenbank mit Fahrzeugzulassungsinformationen. Die Angaben werden den Typgenehmigungsunterlagen entnommen; dabei werden jedoch die technischen Daten für mehrere ähnliche Versionen im Sinne der Typgenehmigungsvorschriften in der Datenbank zusammengefaßt. Die technischen Angaben für "jede zusammengefaßte Version" werden den regionalen Zulassungsbehörden (Zuständigkeitsbereich der Länder) übermittelt, die dem Antragsteller bei Vorlage der vom Hersteller oder Importeur ausgestellten "deutschen Konformitätsbescheinigung", des Fahrzeugbriefs, ein Zulassungsdokument, den Fahrzeugschein, ausstellen, sofern der Händler bzw. der Importeur aufgrund einer bestehenden Typgenehmigung vom Kraftfahrzeugbundesamt dazu berechtigt ist.

2.9.7 Griechenland

Die Informationsstelle des Verkehrsministeriums verfügt über eine zentrale elektronische Datenbank mit Fahrzeugzulassungsdaten. Die Daten in den Zulassungsdateien werden einer Datenbank mit Typgenehmigungsinformationen entnommen, wenn bei einer der zuständigen regionalen Behörden ein Antrag auf Zulassung für ein Fahrzeug gestellt wird. Bevor ein Fahrzeug zugelassen werden kann, werden die Informationen in der Typgenehmigungsdatei mit den Daten in der Konformitätsbescheinigung abgeglichen, wobei der Zugriff auf die Typgenehmigungsdatenbank unter Verwendung der Typen-, Varianten- und Versionsnummern erfolgt.

2.9.8 Irland

Die für die Zulassung neuer Pkw notwendigen technischen Angaben werden von den Vertragshändlern auf elektronischem Wege übermittelt und in einer zentralen Datenbank gespeichert. Dabei handelt es sich im wesentlichen um die in der Konformitätsbescheinigung enthaltenen Daten. Ein Zulassungsantrag für ein neues Fahrzeug wird on-line bei einer örtlichen Stelle gestellt. Dabei werden die erforderlichen Daten aus der zentralen Datenbank entnommen und in eine Zulassungsdatei eingefügt.

2.9.9 Italien

Über das Fahrzeugzulassungssystem in Italien sind keine Informationen übermittelt worden.

2.9.10 Luxemburg

Hier besteht eine zentrale elektronische Datenbank mit Daten über Pkw-Zulassungen. Die Daten werden in der Regel aus den vom Hersteller bereitgestellten Typgenehmigungsunterlagen oder aber aus der Konformitätsbescheinigung entnommen, die jedem Neuwagen beigelegt ist. Derzeit werden nur die Daten gespeichert, die zur Berechnung und Erhebung der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer benötigt werden.

2.9.11 Niederlande

Die bestehende Datenbank für Fahrzeugzulassungen in den Niederlanden wird in den kommenden 1 - 2 Jahren ersetzt. Derzeit enthält eine von der zentralen Zulassungsbehörde geführte Datenbank versionsspezifische Angaben, die auf den Typgenehmigungsunterlagen beruhen. Der Importeur (Hersteller/Händler) eines Neufahrzeugs beantragt bei der zentralen Zulassungsbehörde die Ausstellung eines Zulassungsscheins, indem er dieser auf elektronischem Wege bestimmte Daten aus der Konformitätsbescheinigung übermittelt. Der Zulassungsschein wird dem Händler zugeschickt und schließlich dem Käufer des Neuwagens ausgehändigt.

2.9.12 Portugal

Hier besteht eine zentrale Datenbank mit Zulassungsinformationen. Diese werden den Konformitätsbescheinigungen entnommen.

2.9.13 Spanien

Für die Erstellung einer elektronischen Zulassungsdatei bei der Fahrzeugzulassung verwenden die Verkehrsbehörden der einzelnen Provinzen Informationen aus einem "Technischen Prüfbogen" (der auf der Konformitätsbescheinigung beruht). Die Generaldirektion Verkehr führt eine zentralisierte Datenbank mit den einzelnen Zulassungsdateien.

2.9.14 Schweden

Bei der Zulassung eines neuen Pkw werden Daten aus der Konformitätsbescheinigung entnommen und bei der Erstellung einer Zulassungsdatei für das Neufahrzeug verwendet. Alle Zulassungsdateien werden in einer zentralen elektronischen Datenbank gespeichert.

2.9.15 Vereinigtes Königreich

Hier besteht eine zentrale elektronische Datenbank für Fahrzeugzulassungen. Es werden Informationen zu den Typgenehmigungen verwendet, obwohl keine Daten aus Datenbanken "entnommen" werden. Für nicht konventionelle Fahrzeuge wird die Konformitätsbescheinigung verwendet. Das Zulassungssystem wird gegenwärtig auf den neuesten Stand gebracht, so daß eine automatische Dateneingabe durch den Hersteller/Händler (im Grunde eine elektronische Fassung der Konformitätsbescheinigung) sowie die on-line-Erstellung einer Zulassungsbescheinigung beim Händler möglich werden. Bis 1999 sollen 90 % der Erstzulassungen auf diese Weise durchgeführt werden.

3. BEGRÜNDUNG DES VORSCHLAGS IM HINBLICK AUF DAS SUBSIDIARITÄTSPRINZIP

a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

In der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen ist als Ziel ein durchschnittlicher Wert von 120 g/km CO₂ für die Emissionen aller in der Gemeinschaft verkauften Neuwagen vorgesehen. Dieses Ziel ist bis zum Jahr 2005 (spätestens 2010) zu erreichen.

Für die Bewertung der Effektivität der Gemeinschaftsstrategie ist ein System zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen erforderlich. Dies hat der Rat in seinen Schlußfolgerungen vom 25. Juni 1996 bestätigt.

b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Gemeinsame Zuständigkeit, Artikel 130s.

c) Inwieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z. B. wie viele Mitgliedstaaten sind betroffen, und wie wurde bisher vorgegangen)?

Mit der CO₂-/Pkw-Strategie der Gemeinschaft wird ein Gemeinschaftsziel verfolgt, weshalb für die Bewertung der Effektivität der CO₂-/Pkw-Strategie eine Überwachung auf Gemeinschaftsebene erforderlich ist. Derzeit gibt es kein System, das eine Überwachung der spezifischen CO₂-Emissionen von Neuwagen auf EU-Ebene gestatten würde. Daten von ausreichender Genauigkeit und Zuverlässigkeit, die für ein solches Überwachungssystem nötig sind, werden lediglich von den Mitgliedstaaten gesammelt. Betroffen sind alle Mitgliedstaaten. Aus diesem Grund ist eine Beteiligung jedes einzelnen Mitgliedstaates erforderlich, damit ein gemeinschaftsweites Überwachungssystem erfolgreich arbeiten kann.

d) Sind Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene oder auf einzelstaatlicher Ebene am erfolgversprechendsten?

Aufgrund der Art des gesetzten Ziels ist eine Koordinierung auf Gemeinschaftsebene erforderlich. Die Verantwortung für die Sammlung, Speicherung und Übermittlung der entsprechenden Daten verbleibt bei den Mitgliedstaaten. Die vorgeschlagene Entscheidung sieht lediglich das Zusammentragen der Daten auf EU-Ebene vor.

e) Welchen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Der Hauptnutzen der geplanten Maßnahme besteht darin, daß sich mit ihrer Hilfe die Effektivität der Gemeinschaftsmaßnahmen im Hinblick auf die Minderung der spezifischen CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen bewerten läßt. Der Preis eines Nichttätigwerdens ist schwer zu beziffern; fest steht jedoch, daß ein Scheitern der Maßnahmen zur Minderung dieser Emissionen die Gefahr einer anthropogenen Störung des Klimas vergrößert. Eine Bemessung des Nutzens aus der Einführung eines CO₂-/Pkw-Überwachungssystems gestaltet sich äußerst schwierig. Tatsächlich ist es jedoch die einzige Möglichkeit, Fortschritte im Hinblick auf das CO₂-Emissionsziel der Gemeinschaft für Personenkraftwagen zu dokumentieren.

Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert worden, die Kosten für die Einführung des vorgeschlagenen Überwachungssystems zu schätzen. Nach den Angaben der Mitgliedstaaten, die geantwortet haben, bewegen sich die Kosten im Zusammenhang mit diesen Änderungen in einem Bereich von 17 000 bis 125 000 ECU, wobei die meisten Mitgliedstaaten Kosten im unteren Bereich angeben. Dieselben Mitgliedstaaten geben ferner jährliche laufende Kosten für die Anwendung des Überwachungssystems an, die sich in einem Bereich von 1 000 bis 42 000 ECU bewegen. Insgesamt werden die Kosten für die Einführung eines CO₂-/Pkw-Überwachungssystems in allen fünfzehn Mitgliedstaaten auf einen Betrag zwischen 500 000 und 1 Million ECU geschätzt. Die jährlichen laufenden Kosten bewegen sich den Schätzungen zufolge leicht darunter.

f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung ...)?

Für eine erfolgreiche Anwendung des Überwachungssystems müssen alle Mitgliedstaaten der Kommission jährlich ein Mindestmaß an Daten vorlegen. Eine Empfehlung oder finanzielle Unterstützung bieten keine ausreichende Gewähr, daß dies tatsächlich geschieht. Mit dem Vorschlag soll sichergestellt werden, daß die Mitgliedstaaten der Kommission bestimmte Daten übermitteln. Eine Harmonisierung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ist nicht angestrebt.

Aus diesem Grund bietet sich eine Entscheidung oder eine Richtlinie an. Erfahrungen mit bestehenden Gemeinschaftsvorschriften in ähnlich gelagerten Fällen deuten darauf hin, daß eine Entscheidung die am besten geeignete Form ist¹³.

g) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, wobei die Einzelheiten der Umsetzung den Mitgliedstaaten überlassen bleiben?

Wie unter Buchstabe f) erläutert, soll die vorgeschlagene Entscheidung sicherstellen, daß bestimmte Daten auf Gemeinschaftsebene zur Verfügung stehen. Das

¹³ (a) Entscheidung des Rates 97/101/EG zur Schaffung eines Austausches von Informationen und Daten aus den Netzen und Einzelstationen zur Messung der Luftverschmutzung in den Mitgliedstaaten (ABl. L 35 vom 5.2.1997, S.14); (b) Entscheidung des Rates 93/389/EWG über ein System zur Beobachtung der Emissionen von CO₂ und anderen Treibhausgasen in der Gemeinschaft (ABl. L 167 vom 9.7.1993, S. 31).

Überwachungssystem verlangt relativ spezielle Informationen, die aus vergleichbaren Quellen stammen müssen, damit sichergestellt ist, daß die Angaben aus den verschiedenen Mitgliedstaaten kohärent und von vergleichbarer Genauigkeit sind. Eine Harmonisierung der einzelstaatlichen Zulassungssysteme dagegen ist nicht beabsichtigt. Für eine einwandfreie Anwendung des Überwachungssystems ist es lediglich erforderlich, daß diese Zulassungssysteme ein *Minimum* an Daten mit einem ausreichenden Genauigkeitsgrad erfassen. Die Mitgliedstaaten bleiben in der Anwendung ihres innerstaatlichen Zulassungssystems weitgehend frei.

4. INHALT DES VORSCHLAGS

4.1. Artikel 1

In Artikel 1 werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, ein System zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen in ihrem Gebiet einzurichten. Dieses System bezieht sich nur auf Personenkraftwagen, die zum ersten Mal innerhalb der EU zugelassen werden.

4.2. Artikel 2

Dieser Artikel enthält die Begriffsbestimmungen für eine Reihe von Begriffen, die in der vorgeschlagenen Entscheidung verwendet werden.

4.3. Artikel 3

In Verbindung mit Anhang I wird in diesem Artikel dargelegt, welche fahrzeugspezifischen Daten jeweils von den Mitgliedstaaten für die Verwendung im CO₂-/Pkw-Überwachungssystem zu sammeln sind. Ferner wird in diesem Artikel angegeben, welchen Verpflichtungen die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Stichhaltigkeit und Qualität der von ihnen gesammelten Daten unterliegen.

4.4. Artikel 4

In diesem Artikel ist festgelegt, welche Daten der Kommission zu übermitteln sind. Die Aufbereitung erfordert einige einfache Rechenoperationen mit den einzelnen fahrzeugspezifischen Daten, die im vorangegangenen Kalenderjahr gesammelt worden sind. Diese Rechenoperationen werden in Anhang III erläutert.

Die Daten sind der Kommission in einem bestimmten Format zu übermitteln, das in Anhang IV beschrieben wird. Es wird vorgeschlagen, daß den Mitgliedstaaten eine Frist von drei Monaten nach Ablauf jeden Kalenderjahres eingeräumt wird, innerhalb der die Daten der Kommission zu übermitteln sind, wobei diese Frist für das erste Jahr auf sechs Monate verlängert wird.

4.5. Artikel 5

In diesem Artikel werden die Mitgliedstaaten lediglich aufgefordert, eine für die Sammlung und Übermittlung der Überwachungsdaten verantwortliche Stelle zu bestimmen und diese der Kommission mitzuteilen.

4.6. Artikel 6

Nach diesem Artikel haben die Mitgliedstaaten die Kommission darüber zu unterrichten, wie sie den Anforderungen der Entscheidung nachkommen wollen.

4.7. Artikel 7

Mit diesem Artikel wird die Kommission verpflichtet, bis zum 31. Dezember 2003 über die Arbeitsweise des Überwachungssystems zu berichten.

4.8. Artikel 8

In diesem Artikel wird die Absicht der Kommission zum Ausdruck gebracht, dem Rat jährlich einen Bericht über die von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten zu vorzulegen.

4.9. Artikel 9

Dieser Artikel besagt, daß die Entscheidung des Rates an die Mitgliedstaaten gerichtet ist.

4.10. Anhang I

Dieser Anhang enthält eine Beschreibung der von den Mitgliedstaaten zu sammelnden Informationen. Ferner gibt er an, welchen Quellen diese Daten zu entnehmen sind.

4.11. Anhang II

In diesem Anhang werden die Bedingungen geregelt, die bei der Heranziehung bestimmter anderer Datenquellen als der Konformitätsbescheinigung für die Zwecke des vorgeschlagenen Überwachungssystems zu beachten sind. Ferner wird auf verschiedene potentielle Fehlerquellen hingewiesen.

4.12. Anhang III

Dieser Anhang beschreibt, welche mathematischen Berechnungen mit den von den Mitgliedstaaten gesammelten Daten vorzunehmen sind, bevor sie der Kommission übermittelt werden.

4.13. Anhang IV

Dieser Anhang beschreibt das Format, in dem die Überwachungsdaten der Kommission zu übermitteln sind.

Tabelle 1. Übersicht über die in den einzelstaatlichen Fahrzeugzulassungsdatenbanken enthaltenen Daten

	Datenquelle		Angaben in den elektronischen Zulassungsdateien				
	Typgenehmigung	Konformitätsbescheinigung	Kraftstoff- typ	Masse (des fahrbereiten Fahrzeugs mit Aufbau)	Hersteller	Motorleistung	Hubraum
Belgien	ja	(privat eingeführte Pkw)	ja		ja	ja	ja
Dänemark	ja	(in einigen Fällen zusammen mit Fahrzeugüberprüfung)	ja	ja (ohne Kraftstoff, Kühlflüssigkeit und Schmiermittel)	ja	nein	nein
Deutschland	ja		ja	ja (nicht auf Konformi- tätsbescheinigung basierend)	ja	ja	ja
Finnland	Datenabgleich	ja	ja	ja	möglich über Fahr- zeugidentifizie- rungsnummer	ja	ja
Frankreich	ja		ja	ja (nicht auf Konformi- tätsbescheinigung basierend)	ja	ja	ja
Griechenland	ja	(Datenabgleich mit Konformi- tätsbescheinigung)	ja	?	ja	ja	?
Irland		ja (vom Händler vorgelegt)	ja	nein - aber möglich	ja	nein - aber möglich	ja
Italien	ja	ja					
Luxemburg	ja	ja					
Niederlande	ja	privat eingeführte Fahrzeuge	ja	ja (Masse in fahr- bereitem Zustand minus 100 kg)	ja	nein - aber möglich	nein - aber möglich
Österreich		ja	ja	ja	ja	ja	ja
Portugal		ja	ja	ja	ja		
Schweden		ja	ja	ja	ja	ja	ja
Spanien	ja		ja		ja	(Steuerklassen)	ja
Vereinigtes Königreich	ja (keine Daten- entnahme)	ja (nicht konventionelle Pkw)	ja	nein	ja	nein	ja

Vorschlag für eine

BESCHLUSS DES RATES

zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen Kohlendioxid-Emissionen neuer Personenkraftwagen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 130 s Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission¹⁴,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁵,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189 c EG-Vertrag in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament¹⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Gemeinschaft erkennt an, daß die Konzentrationen von Treibhausgasen in der Atmosphäre auf einem Stand zu stabilisieren sind, der eine gefährliche anthropogene Störung des Klimasystems verhindert.
- (2) Die Gemeinschaft hat sich als Unterzeichner des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen verpflichtet, die Emissionen von Kohlendioxid (CO₂) bis zum Jahr 2000 auf dem Stand von 1990 zu stabilisieren.
- (3) Die Gemeinschaft hat auf der Konferenz der Unterzeichnerstaaten des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen im Dezember 1997 in Kyoto dem im Protokoll festgeschriebenen Ziel zugestimmt, die Emissionen einer Gruppe von Treibhausgasen in der Gemeinschaft im Zeitraum von 2008 bis 2012 gegenüber dem Stand von 1990 um 8 % zu vermindern.
- (4) Mit der Entscheidung 93/389/EWG des Rates¹⁷ wurde ein System zur Überwachung der Emissionen von Kohlendioxid (CO₂) und anderen Treibhausgasen in der Gemeinschaft errichtet.
- (5) Angesichts der Bedeutung der Personenkraftwagen als CO₂-Emissionsquelle, hat die Gemeinschaft in der Mitteilung der Kommission vom 20. Dezember 1995¹⁸ eine Strategie zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs entwickelt.

¹⁴ ABl.

¹⁵ ABl.

¹⁶ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom ... (ABl. ...); Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom ... (ABl. ...); Entscheidung des Europäischen Parlaments vom ... (ABl. ...).

¹⁷ ABl. L 167 vom 9.7.1993, S. 31.

¹⁸ KOM(95) 689 endg.

- (6) Die spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen werden in der Gemeinschaft auf einer einheitlichen Grundlage nach dem Verfahren der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen¹⁹, zuletzt geändert durch die Richtlinie 93/116/EG der Kommission²⁰, gemessen.
- (7) Um die Wirksamkeit der in der Mitteilung der Kommission vom 20. Dezember 1995 genannten Strategie der Gemeinschaft zu überprüfen, ist es erforderlich, Verfahren für die Überwachung der spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen festzulegen.
- (8) Die Mitgliedstaaten sollten nur offizielle Daten sammeln, die gemäß den Bestimmungen über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger in der Richtlinie 70/156/EWG des Rates²¹, zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/14/EG der Kommission²², erhoben worden sind.
- (9) Nach der Richtlinie 70/156/EWG hat der Hersteller jedem Neufahrzeug eine Konformitätsbescheinigung beizulegen. Die Mitgliedstaaten ermöglichen die Zulassung und gestatten die Inbetriebnahme neuer Personenkraftwagen dann und nur dann, wenn sie mit einer gültigen Konformitätsbescheinigung versehen sind.
- (10) Die Entscheidung zielt nicht darauf ab, die Fahrzeugzulassungssysteme der verschiedenen Mitgliedstaaten zu harmonisieren, sondern auf diesen aufzubauen, um sicherzustellen, daß Daten in einem Umfang zur Verfügung stehen, der die Funktionstüchtigkeit eines Gemeinschaftssystems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen gewährleistet.
- (11) Das Überwachungssystem sollte nur für diejenigen Personenkraftwagen gelten, die zum ersten Mal in der Gemeinschaft zugelassen werden und die zuvor nicht anderswo zugelassen waren -

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Mit dieser Entscheidung wird ein System zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen von in der Gemeinschaft zugelassenen neuen Personenkraftwagen eingerichtet. Dieses System gilt nur für Personenkraftwagen, die zum ersten Mal in der Gemeinschaft zugelassen werden, zuvor nicht anderswo zugelassen waren und über eine EG-Typgenehmigung gemäß der Richtlinie 70/156/EWG verfügen.

¹⁹ ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 36.

²⁰ ABl. L 329 vom 30.12.1993, S. 39.

²¹ ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1.

²² ABl. L 91 vom 25.3.1998, S. 1

Artikel 2

Im Sinne dieser Entscheidung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. *Personenkraftwagen* sind Kraftfahrzeuge der Klasse M1 nach Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG, d.h. Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz. Nicht umfaßt sind zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge sowie Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung nach Artikel 4. Absatz 1 Buchstabe a) zweiter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG.
2. *Neu zugelassen* sind Personenkraftwagen, die zum ersten Mal in der Gemeinschaft zugelassen werden. Ausdrücklich ausgenommen sind Fahrzeuge, die nach Zulassung in einem Mitgliedstaat in einem anderen Mitgliedstaat erneut zugelassen werden, oder die zuvor außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren.
3. Die *Konformitätsbescheinigung* ist die Bescheinigung nach Artikel 6 der Richtlinie 70/156/EWG, die jedem neuen Personenkraftwagen beiliegen muß, damit er zugelassen oder in Betrieb genommen werden darf.
4. Die *spezifischen CO₂-Emissionen* eines bestimmten Personenkraftwagens sind die gemäß der Richtlinie 80/1268/EWG gemessenen Emissionen.
5. Der *Hersteller* ist die mit ihrem Firmennamen bezeichnete der Person oder Stelle, die gegenüber einer Typgenehmigungsbehörde für alle Aspekte des Fahrzeugtyps verantwortlich ist und in der Konformitätsbescheinigung (unter der Bezeichnung "Fabrikmarke") angegeben wird.
6. Die *Nennleistung* eines neuen Personenkraftwagens ist die in der Konformitätsbescheinigung angegebene maximale Motorleistung, die gemäß der Richtlinie 80/1269/EWG des Rates²³.
7. Die *Masse* ist die in der Konformitätsbescheinigung angegebene und in Anhang I Punkt 2.6 der Richtlinie 70/156/EWG definierte Masse eines Fahrzeugs mit Aufbau im fahrbereiten Zustand.
8. Der *Hubraum* ist das in der Konformitätsbescheinigung angegebene und gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 80/1269/EWG gemessene Hubvolumen des Motors.
9. Der *Kraftstofftyp* ist der Kraftstoff, für den der Pkw ursprünglich genehmigt wurde und der in der Konformitätsbescheinigung angegeben ist.
10. Die *Zulassungsdatei* ist eine elektronische Datei mit Angaben über die Zulassung eines einzelnen Personenkraftwagens.
11. *Variante* und *Version* bezeichnen die vom Hersteller gemäß Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG angegebenen Unterteilungen eines bestimmten Typs, die durch die Typen-, Varianten- und Versionsnummern eindeutig identifiziert werden.

²³ ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 46.

12. Die *Typgenehmigungsunterlagen* sind die Beschreibungsunterlagen mit der Beschreibungsmappe, dem Typgenehmigungsbogen und den Prüfergebnissen, die die Typgenehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten einander gemäß Artikel 4 Absätze 5 und 6 der Richtlinie 70/156/EWG übermitteln.

Artikel 3

1. Zur Einrichtung des in Artikel 1 genannten Überwachungssystems der Personenkraftwagen erfassen die Mitgliedstaaten für jeden in ihrem Hoheitsgebiet neu zugelassenen Personenkraftwagen gemäß Artikel 1 die in Anhang I beschriebenen Angaben.
2. Die Mitgliedstaaten können die Angaben nach Absatz 1 entweder den Unterlagen über die EG-Typgenehmigung oder der Konformitätsbescheinigung entnehmen.
3. Die Mitgliedstaaten sind für die Stichhaltigkeit und Qualität der gesammelten Daten verantwortlich. Sie berücksichtigen die in Anhang II beschriebenen potentiellen Fehlerquellen, unternehmen geeignete Schritte zu deren Minimierung und bewerten jährlich durch statistische Analyse oder auf einem anderen Weg den Prozentsatz der von ihnen gesammelten und gespeicherten unrichtigen Daten. Diese Bewertung teilen sie der Kommission gleichzeitig mit den Überwachungsdaten gemäß Artikel 4 Absatz 1 mit.
4. Die Kommission kann die Mitgliedstaaten in Anbetracht der in Absatz 3 beschriebenen Bewertung ersuchen, die zur Gewährleistung der Qualität der Daten angewandten Verfahren im einzelnen darzulegen. Hält die Kommission die bestehenden Verfahren nicht für effizient genug, so kann sie in Konsultation mit den Mitgliedstaaten verlangen, daß ergänzende Maßnahmen getroffen werden.

Artikel 4

1. In jedem Kalenderjahr berechnen die Mitgliedstaaten gemäß den in Anhang III beschriebenen Verfahren:
 - a) für jeden Kraftstofftyp
 - i) die Gesamtzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen,
 - ii) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neu zugelassener Personenkraftwagen;
 - b) für jeden Hersteller und Kraftstofftyp die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen und die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen;
 - c) für jeden Kraftstofftyp und jede der in Anhang III Punkt 4 definierten unterschiedlichen CO₂-Emissionskategorien die Anzahl neu zugelassener Personenkraftwagen;

- d) für jeden Kraftstofftyp und jede der in Anhang III Punkt 5 definierten unterschiedlichen Massekategorien
 - i) die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen,
 - ii) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen,
 - iii) die durchschnittliche Masse;
 - e) für jeden Kraftstofftyp und jede der in Anhang III Punkt 6 definierten unterschiedlichen Nennleistungskategorien
 - i) die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen,
 - ii) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen,
 - iii) die durchschnittliche Nennleistung des Motors;
 - f) für jeden Kraftstofftyp und jede der in Anhang III Punkt 7 definierten unterschiedlichen Hubraumkategorien
 - i) die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen
 - ii) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen
 - iii) den durchschnittlichen Hubraum.
2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jährlich die Angaben nach Absatz 1. Für das erste Jahr sind die Daten spätestens bis zum 1. Juli 2001 zu übermitteln. Danach müssen die im vorangegangenen Kalenderjahr erfaßten Überwachungsdaten jeweils bis zum 1. April vollständig übermittelt worden sein. Die Daten sind in dem in Anhang IV festgelegten Format zu übermitteln.
3. Auf Anfrage der Kommission übermitteln die Mitgliedstaaten den vollen nach Artikel 3 gesammelten Datensatz.

Artikel 5

Jeder Mitgliedstaat bestimmt eine für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten verantwortliche Stelle und setzt die Kommission darüber bis zum 31. Juli 2000 in Kenntnis.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens am 31. Juli 2000 mit, wie sie die Bestimmungen der vorliegenden Entscheidung umsetzen wollen. Ausgehend von diesen Berichten kann die Kommission weitere Informationen anfordern oder in Konsultation mit den Mitgliedstaaten verlangen, daß das vorgeschlagene Umsetzungsverfahren geändert wird.

Artikel 7

Die Kommission legt dem Rat spätestens am 31. Dezember 2003 einen Bericht über die Anwendung des kraft dieser Entscheidung eingerichteten Überwachungssystems vor.

Artikel 8

Die Kommission legt dem Rat für jedes Kalenderjahr einen Bericht auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten übermittelten Überwachungsdaten vor.

Artikel 9

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG I

Erfassung und Übermittlung von Daten durch die Mitgliedstaaten im Rahmen des CO₂-Überwachungssystems für neue Personenkraftwagen

In einem gemeinschaftsweiten System zur Überwachung der spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen erfassen die Mitgliedstaaten ein Mindestmaß an Daten über jeden neuen Personenkraftwagen, der zum ersten Mal in der Gemeinschaft zugelassen wird. Dabei sind lediglich Fahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren zu berücksichtigen, da dies die einzigen Kraftstoffe sind, die von den Gemeinschaftsvorschriften über die Typgenehmigung erfaßt werden.

1. Die folgenden Daten sind von den Mitgliedstaaten bei der Erstzulassung eines neuen Personenkraftwagens in der Gemeinschaft zu erfassen und zu speichern:

- spezifische CO₂-Emissionen (g/km)
- Kraftstofftyp (z. B. Benzin, Diesel)
- Hersteller
- Masse (kg)
- Nennleistung (kW)
- Hubraum (cm³).

ANHANG II

Qualität und Genauigkeit der Daten

1. Einleitung

Die Hersteller können ihre Pkw-Typen in *Varianten* und noch differenzierter in *Versionen* unterteilen. Die genauesten Angaben über die CO₂-Emissionen eines bestimmten Kraftwagens sind die Daten, die eigens für die Version angeführt werden, zu der der Wagen gehört. Aus diesem Grund sollten die Mitgliedstaaten für das Überwachungssystem nur "versionsspezifische" Daten erfassen.

2. Verwendung der Typgenehmigungsunterlagen als Datenquelle für das Überwachungssystem

- a) Informationen, die unmittelbar für das CO₂-/Pkw-Überwachungssystem verwendet oder in elektronische Datenbanken aufgenommen werden sollen, die anschließend als Grundlage für das Überwachungssystem dienen, sind den offiziellen "Beschreibungsunterlagen" zu entnehmen, die die einzelstaatlichen Typgenehmigungsbehörden zusammen mit der Benachrichtigung über die Erteilung der Typgenehmigung gemäß der Richtlinie 70/156/EWG übermitteln.
- b) Die von den einzelstaatlichen Typgenehmigungsbehörden übermittelten Beschreibungsunterlagen können Daten enthalten, die sich auf mehrere verschiedene Versionen beziehen. Aus diesem Grund ist es wichtig, daß die jeweiligen Daten für einen unter die Bestimmungen dieser Entscheidung fallenden neuen Personenkraftwagen in den Beschreibungsunterlagen eindeutig ausgewiesen sind. Daher hat die Auswahl der Daten für eine bestimmte Version auf der Grundlage der *Typen*-, *Variante*- und *Versions*nummern des Fahrzeugs zu erfolgen, die in der Konformitätsbescheinigung vermerkt sind. Diese enthält in jedem Fall Daten, die sich auf eine bestimmte Version eines gegebenen Pkw-Typs beziehen.

3. Potentielle Fehlerquellen

a) Entnahme von versionsspezifischen Daten aus den Typgenehmigungsunterlagen

Bei der Verwendung der Typgenehmigungsunterlagen als Datenquelle für das Überwachungssystem dieser Entscheidung gibt es zwei große potentielle Fehlerquellen. Eine davon ist die fehlerhafte Übertragung von Daten aus der im Papierformat vorliegenden Beschreibungsmappe auf den elektronischen Datenträger zwecks Verwendung in einer Datenbank mit Typgenehmigungsinformationen. Menschliches Versagen ist hier die wahrscheinlichste Ursache. Die zweite potentielle Fehlerquelle liegt in der richtigen Auswahl der Daten aus elektronischen Datenbanken mit Typgenehmigungsinformationen. Die richtigen Daten für die jeweilige Version sollten in solchen Datenbanken anhand der eindeutigen Kombination der in der Konformitätsbescheinigung vermerkten *Typen*-, *Variante*- und *Versions*nummern identifiziert werden.

b) Übertragung von Daten aus der Konformitätsbescheinigung in eine elektronische Zulassungsdatei

Wenn bei der Zulassung eines neuen Personenkraftwagens Daten aus der im Papierformat vorliegenden Konformitätsbescheinigung entnommen und in eine elektronische Zulassungsdatei eingegeben werden, besteht die Gefahr einer fehlerhaften Eingabe. Auch hier ist die wahrscheinlichste Ursache menschliches Versagen.

c) Automatische Übertragung von Daten vom Hersteller an die Zulassungsbehörden

In einigen Mitgliedstaaten sind die Hersteller gehalten, die in der Konformitätsbescheinigung enthaltenen Daten auf elektronischem Weg an die Zulassungsbehörden zu übermitteln oder die Daten direkt in die Zulassungsdateien einzugeben. Hier besteht natürlich die Gefahr der Übertragung von falschen Daten, so daß in diesen Systemen eine Überprüfungsmöglichkeit vorgesehen werden sollte.

ANHANG III

Verfahren zur Berechnung der Angaben für die CO₂-Überwachung neuer Personenkraftwagen

Dieser Anhang beschreibt die Angaben, die der Europäischen Kommission im Rahmen des Überwachungssystems zu übermitteln sind. Die Angaben für das Überwachungssystem sind gemäß dem nachstehend beschriebenen Verfahren auf der Grundlage der bei der Erstzulassung neuer Personenkraftwagen erfaßten Ausgangsdaten zu ermitteln (siehe Anhang I). Das genaue Format, in dem die Angaben der Kommission zu übermitteln sind, ist Anhang IV zu entnehmen.

Dabei sind lediglich Fahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren zu berücksichtigen, da dies die einzigen Kraftstoffe sind, die derzeit von den Gemeinschaftsvorschriften über die Typgenehmigung erfaßt werden. Nur Informationen über neue Personenkraftwagen, die zuvor noch nicht in der Gemeinschaft zugelassen waren, werden im Rahmen dieses Überwachungssystems verwendet. Personenkraftwagen, die bereits in der Gemeinschaft oder anderswo zugelassen waren, sind ausdrücklich von den Bestimmungen dieser Entscheidung ausgenommen.

1. Anzahl neu zugelassener Personenkraftwagen je Kraftstofftyp (N_f)

Für jeden einzelnen Kraftstofftyp (z. B. Benzin und Diesel) berechnen die Mitgliedstaaten die Gesamtzahl der neuen Personenkraftwagen, die zum ersten Mal in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen worden sind. N_f ist die Anzahl der zum ersten Mal zugelassenen neuen Personenkraftwagen für jeden Kraftstofftyp f .

2. Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen neu zugelassener Fahrzeuge eines bestimmten Kraftstofftyps ($S_{f,ave}$)

Der Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen aller neu zugelassenen Fahrzeuge eines bestimmten Kraftstofftyps ($S_{f,ave}$) wird berechnet aus der Summe der spezifischen CO₂-Emissionen der einzelnen neu zugelassenen Fahrzeuge eines bestimmten Kraftstofftyps S_f , geteilt durch die Anzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge desselben Kraftstofftyps N_f .

$$S_{f,ave} = (1 / N_f) \cdot \Sigma S_f$$

3. Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen aller neu zugelassenen Fahrzeuge eines bestimmten Kraftstofftyps und Herstellers ($S_{f,ave,man}$)

Diese Angabe wird berechnet aus der Summe der spezifischen CO₂-Emissionen aller neu zugelassenen Fahrzeuge eines bestimmten Kraftstofftyps und Herstellers $S_{f,man}$, geteilt durch die Gesamtzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge desselben Kraftstofftyps und Herstellers $N_{f,man}$.

$$S_{f,ave,man} = (1 / N_{f,man}) \cdot \Sigma S_{f,man}$$

4. Die Einteilung neuer Personenkraftwagen nach CO₂-Emissionen

Die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen der einzelnen Kraftstofftypen, die jeweils auf die nachstehend aufgeführten CO₂-Emissionskategorien entfallen, ist festzuhalten. Dabei handelt es sich um die folgenden CO₂-Emissionskategorien: <60, 60-80, 81-100, 101-120, 121-140, 141-160, 161-180, 181-200, 201-250, 251-300, >300 g/km.

5. Die Einteilung neuer Personenkraftwagen nach Masse

Für jede der Massekategorien <650, 650-750, 751-850, 851-950, 951-1050, 1051-1150, 1151-1250, 1251-1350, 1351-1550, 1551-1750 und >1750 kg sind die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen eines bestimmten Kraftstofftyps, die durchschnittliche Masse dieser Fahrzeuge sowie ihre durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen festzuhalten.

Ist $N_{f,m}$ die Anzahl neuer Fahrzeuge einer bestimmten Massekategorie m und eines bestimmten Kraftstofftyps f , so wird die durchschnittliche Masse dieser Fahrzeuge $M_{f,m,ave}$ berechnet, indem die Summe der einzelnen Massen $M_{f,m}$ durch $N_{f,m}$ geteilt wird.

$$M_{f,m,ave} = (1 / N_{f,m}) \cdot \Sigma M_{f,m}$$

Bezeichnet $S_{f,m}$ die spezifischen CO₂-Emissionen einzelner Fahrzeuge einer bestimmten Massekategorie und eines bestimmten Kraftstofftyps, so werden die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge analog folgendermaßen berechnet:

$$S_{f,m,ave} = (1 / N_{f,m}) \cdot \Sigma S_{f,m}$$

6. Die Einteilung neu zugelassener Personenkraftwagen nach Nennleistung

Für jede der Nennleistungskategorien <30, 30-40, 41-50, 51-60, 61-70, 71-80, 81-90, 91-100, 101-110, 111-120, 121-130, 131-140, 141-150, 151-160, 161-170, und >180 kW sind die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen eines bestimmten Kraftstofftyps, die durchschnittliche Nennleistung dieser Fahrzeuge sowie ihre durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen festzuhalten.

Bezeichnet $N_{f,p}$ die Anzahl neuer Fahrzeuge einer bestimmten Leistungskategorie p und eines bestimmten Kraftstofftyps f , so wird die durchschnittliche Nennleistung dieser Fahrzeuge $P_{f,p,ave}$ berechnet, indem die Summe der einzelnen Nennleistungen $P_{f,p}$ durch $N_{f,p}$ geteilt wird.

$$P_{f,p,ave} = (1 / N_{f,p}) \cdot \Sigma P_{f,p}$$

Bezeichnet $S_{f,p}$ die spezifischen CO₂-Emissionen einzelner Fahrzeuge einer bestimmten Motorleistungskategorie und eines bestimmten Kraftstofftyps, so werden die durchschnittlichen CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge analog folgendermaßen berechnet:

$$S_{f,p,ave} = (1 / N_{f,p}) \cdot \Sigma S_{f,p}$$

7. Die Einteilung neu zugelassener Personenkraftwagen nach Hubraum

Für jede der Hubraumkategorien <700, 700-800, 801-900, 901-1000, 1001-1100, 1101-1200, 1201-1300, 1301-1400, 1401-1500, 1501-1600, 1601-1700, 1701-1800, 1801-1900, 1901-2000, 2001-2100, 2101-2200, 2201-2400, 2401-2600, 2601-2800, 2801-3000, und >3000 cm³ sind die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen eines bestimmten Kraftstofftyps, der durchschnittliche Hubraum dieser Fahrzeuge sowie ihre durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen festzuhalten.

Bezeichnet $N_{f,c}$ die Anzahl neuer Fahrzeuge einer bestimmten Hubraumkategorie c und eines bestimmten Kraftstofftyps f , so wird der durchschnittliche Hubraum dieser Fahrzeuge $C_{f,c,ave}$ berechnet, indem die Summe der einzelnen Hubräume $C_{f,c}$ durch $N_{f,c}$ geteilt wird.

$$C_{f,c,ave} = (1 / N_{f,c}) \cdot \Sigma C_{f,c}$$

Bezeichnet $S_{f,c}$ die spezifischen CO₂-Emissionen einzelner Fahrzeuge einer bestimmten Hubraumkategorie und eines bestimmten Kraftstofftyps, so werden die durchschnittlichen CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge analog folgendermaßen berechnet:

$$S_{f,c,ave} = (1 / N_{f,c}) \cdot \Sigma S_{f,c}$$

ANHANG IV

Format der im Rahmen des Überwachungsprogramms an die Kommission zu übermittelnden Angaben

Im folgenden wird erläutert, in welchem Format die gemäß Anhang III berechneten Angaben von den Mitgliedstaaten an die Kommission zu übermitteln sind.

1. Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen aller neu zugelassenen Personenkraftwagen eines bestimmten Kraftstofftyps

Die Mitgliedstaaten geben für jeden Kraftstofftyp die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen und die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge an. Die Daten sind wie nachstehend gezeigt in Tabellenform vorzulegen, wobei die CO₂-Emissionswerte jeweils auf eine ganze Zahl auf- oder abzurunden sind.

Kraftstofftyp	Anzahl der neu zugelassenen Pkw	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen in g/km
Benzin		 g/km
Diesel		 g/km

2. Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen nach Hersteller und Kraftstofftyp

Die Daten der neu zugelassenen Personenkraftwagen sind nach Herstellern zusammenzufassen und nach Kraftstofftyp (z. B. Benzin oder Diesel) aufzuschlüsseln. Für jede Untergruppe geben die Mitgliedstaaten die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und die zugrundeliegende Anzahl der Fahrzeuge an. Die Daten sind wie nachstehend gezeigt in Tabellenform zu übermitteln. Auch hier sind die CO₂-Emissionswerte jeweils auf eine ganze Zahl auf- oder abzurunden.

Hersteller	Kraftstofftyp	Anzahl der neu zugelassenen Pkw	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen in g/km
.....	Benzin		 g/km
	Diesel		 g/km

3. Die Einteilung des Neuwagenbestands nach CO₂-Emissionen

Für jeden einzelnen Kraftstofftyp haben die Mitgliedstaaten die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen in den einzelnen CO₂-Emissionskategorien sowohl unterschieden nach Hersteller als auch für alle Hersteller zusammen wie nachstehend gezeigt vorzulegen:

Hersteller											
Kraftstofftyp	Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen pro CO ₂ -Emissionskategorie (g/km)										
	<60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	>300
Benzin											
Diesel											

Die Gesamtzahl aller Hersteller											
Kraftstofftyp	Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen pro CO ₂ -Emissionskategorie (g/km)										
	<60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	>300
Benzin											
Diesel											

4. Die Einteilung neuer Personenkraftwagen nach Masse, Leistung und Hubraum

Die fahrzeugspezifischen Parameter Masse, Leistung und Hubraum sind in Klassen eingeteilt worden. Zu übermitteln sind nach Klassen zusammengefaßte Daten sowohl unterschieden nach Hersteller als auch für alle Hersteller zusammen. Bei den erforderlichen Daten handelt es sich um die Anzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge in jeder Klasse, die durchschnittlichen Merkmale (Masse, Leistung, Hubraum) und die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der Fahrzeuge einer Klasse. Die Werte für Masse, Leistung und Hubraum sowie die spezifischen CO₂-Emissionen sind jeweils auf eine ganze Zahl auf- oder abzurunden.

[illegible][illegible]

[illegible]

WIRTSCHAFTLICHKEITSBEWERTUNG

Die Auswirkung des Vorschlages auf die Wirtschaft, insbesondere in bezug auf kleine und mittlere Unternehmen (KMU)

TITEL DES VORSCHLAGS

Vorschlag für eine Entscheidung des Rats zur Schaffung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen Kohlendioxid-Emissionen neuer Personenkraftwagen

Referenznummer (Repertoire):

1. WAS IST DIE NOTWENDIGKEIT GEMEINSCHAFTSRECHTLICHER REGELUNGEN IN DIESEM BEREICH IM HINBLICK AUF DEN GRUNDSATZ DER SUBSIDIARITÄT UND WAS SIND DIE HAUPTZIELE?

Die Mitteilung der Kommission (KOM(95) 689 endg.), die vom Rat in seinen Schlußfolgerungen vom 25. Juni 1996 unterstützt wurde, legt eine Strategie zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von in der EU neu verkauften Personenkraftwagen dar. Die Strategie besteht aus drei Hauptelementen: einer Vereinbarung mit den Autoherstellern zur Reduzierung des Treibstoffverbrauchs von Pkw, einer Kennzeichnungspflicht zum Kraftstoffverbrauch und steuerlichen Maßnahmen. Darüber hinaus enthält die Strategie ein Emissionsziel von 120 g/km CO₂, das als ein Durchschnitt für die neue Autoflotte der Gemeinschaft ausgedrückt wird. Dieses Ziel soll bis 2005 erreicht werden (spätestens bis 2010).

Die CO₂-Autostrategie legt ein Gemeinschaftsziel fest und begründet so die Notwendigkeit für eine Überwachung auf Gemeinschaftsebene, um die Wirksamkeit der CO₂-Autostrategie zu bewerten. In seinen Schlußfolgerungen unterstrich der Rat die Bedeutung eines transparenten EU-weiten Überwachungssystems, um den Fortschritt im Hinblick auf die Erreichung des angestrebten CO₂-Emissionsziels zu bewerten. Außerdem forderte der Rat die Kommission auf, hierzu einen Vorschlag vorzulegen.

Gegenwärtig gibt es auf EU-Ebene kein System, das eine Überwachung der spezifischen CO₂-Emissionen neuer Pkw ermöglicht. Die erforderlichen Daten für den Betrieb eines verlässlichen und soliden Überwachungssystems werden allein auf nationaler Ebene erfaßt. Aus diesem Grund sind alle Mitgliedstaaten angesprochen und ist ihre Teilnahme notwendig, um den Erfolg eines gemeinschaftsweiten Überwachungssystems zu garantieren.

Hauptziel der vorgeschlagenen Maßnahme ist es, die Wirksamkeit der Gemeinschaftspolitik zur Reduzierung der spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen zu bewerten. Darüber hinaus wird das vorgeschlagene Überwachungssystem Informationen über die Veränderungen in der Pkw-Flotte liefern, die sich aus der Umsetzung der Strategie ergeben. Es besteht die Möglichkeit, daß die Strategie sich auf andere Ziele der Gemeinschaftspolitik, z. B. Luftqualität, bodennahes Ozon, gebietsweise Versäuerung und Straßenverkehrssicherheit auswirkt.

2. AUSWIRKUNGEN AUF DIE WIRTSCHAFT

Wer ist vom Vorschlag betroffen?

Da im vorgeschlagenen Überwachungssystem offizielle Daten im Zusammenhang mit der Zulassung neuer Fahrzeuge in der EU verwendet werden sollen, ist zu erwarten, daß die Auswirkungen aus der Umsetzung der Entscheidung sich bei den nationalen Zulassungsbehörden bemerkbar machen. Jedoch kann es in Fällen von Neueintragungen von Pkw, die durch Daten erfolgen, die die Händler der nationalen Zulassungsbehörde automatisch mitteilen, zu Auswirkungen auch auf die Händler kommen.

Was muß die Wirtschaft tun, um dem Vorschlag zu entsprechen?

Vor Eintragung und Zulassung eines neuen Pkw sammeln die Zulassungsbehörden aller Mitgliedstaaten bestimmte Komponenten fahrzeugspezifischer Daten. Möglicherweise werden nationale Zulassungsbehörden ihre Registrierungssysteme und elektronischen Datenbanken abändern müssen, um durch das vorgeschlagene Überwachungssystem verlangte zusätzliche Daten aufzunehmen. Diese Änderungen werden in den meisten Fällen von geringem Ausmaß sein. Darüber hinaus haben die Zulassungsbehörden die gesammelten Daten über Registrierungen von Pkw zu verarbeiten, um sie jedes Jahr an die Kommission weiterleiten zu können. In den Mitgliedstaaten, in denen den Neuwagen-Händlern eine aktivere Rolle in der Fahrzeugregistrierung zukommt, müssen auch diese möglicherweise ihre Computersysteme anpassen, um zusätzliche Daten an die nationalen Zulassungsbehörden zu übermitteln. Diese Änderungen dürften jedoch geringfügig sein (z. B. eine oder zwei zusätzliche Informationen je eingetragenen Fahrzeug).

Welche wirtschaftlichen Auswirkungen enthält der Vorschlag?

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Entscheidung wird geringe finanzielle Auswirkungen auf die nationalen Zulassungsbehörden haben. Kostenvoranschläge der einzelnen Mitgliedstaaten reichen von 17 000 – 125 000 ECU für die Umstellung von Hardware und Software, und die jährlichen Kosten für die Datenverarbeitung gehen bis zu 40 000 ECU. Diese Kostenvoranschläge beziehen sich auf die Kosten pro Mitgliedstaat.

Von der vorgeschlagenen Entscheidung werden keine Auswirkungen auf die Beschäftigung, Investitionen, die Errichtung neuer Unternehmen oder auf die Wettbewerbslage von Unternehmen erwartet. Jedoch wird der Vorschlag wahrscheinlich beschleunigende Wirkung auf u. a. Vorhaben der Mitgliedstaaten haben, die Computersysteme in Zusammenhang mit der Registrierung von Pkw umzustellen. Laut Angaben mancher Mitgliedstaaten werden diese Änderungen aus innenpolitischen Gründen bereits erwogen (z. B. Staffelung der Kfz-Steuer gemäß dem Verschmutzungsgrad durch Abgase).

Enthält der Vorschlag Maßnahmen, die die besondere Stellung kleiner und mittlerer Unternehmen berücksichtigt?

Nein. Die vorgeschlagene Entscheidung wird sich nur geringfügig auf kleine Unternehmen auswirken.

3. KONSULTATIONEN

Konsultiert wurden Vertreter der Zulassungsbehörden der meisten Mitgliedstaaten sowie Vertreter der Vereinigung Europäischer Automobilhersteller (ACEA), der Europäischen Konferenz von Verkehrsministern (EKVM) und der NRO. Jene Mitgliedstaaten, die an der Erarbeitung des Vorschlages mitgewirkt haben, stehen der Einrichtung eines Überwachungssystems aufgeschlossen gegenüber. Einige Mitgliedstaaten wünschen sich jedoch ein nicht allzu umfassendes System, das die Menge der zu sammelnden Daten auf signifikante Weise erhöht. Auch die Kraftfahrzeugindustrie ist positiv eingestellt, da sie das Monitoringsystem als ein transparentes und klares Verfahren zur Messung des Fortschritts sieht, den sie für die Zukunft in der CO₂-Minderung bei neuen Pkws erwartet.

25.09.98

Beschluß
des Bundesrates

Vorschlag für einen Beschluß des Rates zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen Kohlendioxid-Emissionen neuer Personenkraftwagen

KOM(98) 348 endg.; Ratsdok. 9681/98

Der Bundesrat hat in seiner 729. Sitzung am 25. September 1998 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG von der Vorlage Kenntnis genommen.