



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 29.07.1998  
KOM(1998) 495 endelig udg.

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN  
TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

**Gennemførelsen af EU's strategi for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionen fra biler:  
Miljøaftale med den europæiske bilindustri**



## I. Indledning

Et af elementerne i Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionen fra personbiler og forbedring af brændstoføkonomien (KOM(95) 689) er en miljøaftale med bilindustrien (de andre elementer er køretøjsrelaterede fiskale foranstaltninger til fremme af brændstofbesparende biler inden for overordnede EU-rammer for beskatning af køretøjer, og en ordning for oplysning af forbrugerne om brændstoføkonomien (mærkning)). Disse tre instrumenter vil styrke og supplere hinanden ved gennemførelsen af strategien. Kommissionen har tidligere rådført sig med Rådet og Europa-Parlamentet i denne sag og agter nu at indgå en aftale (i det følgende benævnt "aftalen"), som den har forhandlet sig frem til med den europæiske bilindustri (*European Automobile Manufacturers Association - ACEA*).

Fællesskabets strategi for CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler blev foreslået af Kommissionen. Rådet har givet sin tilslutning til den samlede plan og har samtidig fastsat, at målet med strategien skal være en gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-emission for fabriksnye personbiler på 120 g/km i 2005 eller senest i 2010 (Rådets konklusioner af 25.6.1996). Rådet anførte desuden, at man i en aftale skulle søge at få industrien til at forpligte sig til at yde det største bidrag til at nå dette mål.

Europa-Parlamentet har hidtil været imod princippet om en aftale og har bedt Kommissionen om at fremsætte forslag om grænseværdier for personbilers CO<sub>2</sub>-emission, som er endnu strengere end dem, Rådet har fastsat, men samtidig støttet mærkning med brændstofforbrug og fiskale foranstaltninger (beslutning af 10.4.1997). Kommissionen fornemmer imidlertid, at Europa-Parlamentet, selv om det stadig fastholder sin modstand mod princippet om en aftale, muligvis alligevel vil tilslutte sig en aftale på visse betingelser. I forbindelse med forliget mellem Europa-Parlamentet og Rådet om direktivet om brændstofkvaliteten under Auto/Oil I-programmet den 29. juni 1998 fremsatte Kommissionen på opfordring af Europa-Parlamentet følgende erklæring: "Skulle forhandlingerne med ACEA ikke kunne afsluttes med gunstigt resultat, vil Kommissionen overveje at indføre bindende lovgivning."

Kommissionen vil inden længe fremsætte forslag til lovgivning om forbrugeroplysning om brændstofforbrug.

Efter Kommissionens opfattelse opfylder den aftale, som Kommissionen agter at indgå med ACEA, Rådets forventninger og Kommissionens egne oprindelige mål (KOM(95) 689). Der er endvidere taget hensyn til de generelle kriterier for miljøaftaler i Kommissionens meddelelse om miljøaftaler (KOM(96) 561). Aftalens form bliver en forpligtelse, som vedtages formelt i ACEA's bestyrelse (se bilaget), en henstilling, som derefter vedtages af Kommissionen, og en brevveksling mellem ACEA og Kommissionen (om den praktiske gennemførelse)<sup>1</sup>. Nærværende meddelelse omhandler Kommissionens vurdering af aftalens indhold.

---

<sup>1</sup> Se også den analyse, som Kommissionens tjenestegrene den 2.6.1998 har foretaget af ACEA's forslag til forpligtelse (SEC(1998) 1047); det indeholdt allerede det meste af, hvad den foreliggende forpligtelse indeholder.

## II. Kommissionens vurdering af aftalens indhold

I Kommissionens meddelelse om miljøaftaler (KOM(96) 561) er der en række generelle retningslinjer for miljøaftaler. I aftalen med ACEA er disse retningslinjer fulgt, og aftalen opfylder kravene i Fællesskabets strategi for CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler.

### 1. Målsætninger for CO<sub>2</sub>-emissionen

ACEA-forpligtelsen indeholder klare kvantitative CO<sub>2</sub>-emissionsmål i form af gennemsnit for de fabriksnye personbiler, der sælges i EU, nemlig 140 g/km i 2008, målt efter EU's nugældende målemetoder (direktiv 93/116/EF). Aftalen omfatter personbiler i klasse M<sub>1</sub>, som defineret i direktiv 70/156/EØF, selv om helt nye køretøjskoncepter og biler, der benytter alternative brændstoffer eller radikalt nye fremdrivningssystemer, også vil blive medregnet i ACEA's CO<sub>2</sub>-mål (jf. forudsætningerne for accept af nyskabelser i aftalen). Efter Kommissionens opfattelse opfyldes hermed de krav om kvantitative mål og utvetydige definitioner, som er hovedkriterierne for en god miljøaftale.

Aftalens CO<sub>2</sub>-mål for 2008 opfylder også Rådets norm om, at en aftale skal yde det største bidrag til virkeliggørelse af målene for Fællesskabets strategi som helhed, idet man derved når ca. 70% af vejen fra det nuværende (1995) markedsgennemsnit (186 g/km) til Fællesskabets mål på 120 g/km. Tidshorisonten på 2008 ligger inden for Rådets tidsinterval på 2005-2010. Desuden forpligter ACEA sig til i 2003 at undersøge mulighederne for yderligere emissionsnedsættelser frem til 2012.

Eftersom Fællesskabets strategi for CO<sub>2</sub> fra biler bygger på komplementære instrumenter til virkeliggørelse af det overordnede mål, er det afgørende, at instrumenternes gensidige virkning fastholdes. CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler kan reduceres på følgende to måder:

- Teknologiske forbedringer. De kan desuden ændre på markedet ved at gøre visse bilkategorier mere attraktive for forbrugerne og/eller skabe nye markedssegmenter.
- Markedsændringer, især i form af et skift henimod mindre og mere brændstoføkonomiske biler ("*downsizing*"). Markedsændringer kan bl.a. være en følge af ændrede forbrugerønsker, ændret produktpolitik og markedsføringsindsats fra bilfabrikanternes side, samt fiskale foranstaltninger og mærkning med brændstofforbrug.

Den gensidige virkning af de forskellige dele af Fællesskabets strategi er sikret, da ACEA i aftalen forpligter sig til teknologiske forbedringer, og da der i aftalens CO<sub>2</sub>-målsætning er regnet med, at der ud over ACEA's CO<sub>2</sub>-forpligtelser vil ske en CO<sub>2</sub>-emissionsforbedring som følge af markedsændringer, som fiskale foranstaltninger og mærkning med brændstofforbrug vil kunne udvirke.

I ACEA's forpligtelse erkendes det eksplicit, at fiskale foranstaltninger kan have en gensidig virkning, og den indeholder intet, som kan begrænse Fællesskabets og medlemsstaternes rettigheder inden for afgiftspolitikken. Samtidig mener ACEA at kunne nå sine CO<sub>2</sub>-mål i forpligtelsen uden yderligere afgiftsmæssige foranstaltninger. Desuden forpligter ACEA sig til at nå sine mål for 2008 "hovedsagelig" ved hjælp af teknologisk udvikling og dertil knyttede markedsændringer, hvilket åbner mulighed for at frembringe yderligere

markedsændringer ved hjælp af andre instrumenter i Fællesskabets strategi. Kommissionen vil i sin henstilling lægge vægt på fiskale foranstaltningers gensidighed. Da også andre instrumenter i strategien vil have gensidige virkninger, anser Kommissionen det for ønskeligt at bygge videre på ACEA's forpligtelse for at nå Fællesskabets mål på 120 g/km.

## 2. *Forudsætninger*

ACEA's forpligtelse bygger på en række forudsætninger. De er udtryk for, at bilindustriens evne til at nå sit CO<sub>2</sub>-mål kan blive påvirket af tekniske og økonomiske faktorer, som den ikke er herre over, og de er derfor berettigede. Kommissionen anskuer disse forudsætninger på følgende baggrund:

1. Rådighed over brændstoffer, der giver mulighed for at benytte de teknologier, som er nødvendige for at nå ACEA's CO<sub>2</sub>-emissionsmål. Forpligtelsen bygger på krav, der blev fastsat ved forligsproceduren mellem Rådet og Europa-Parlamentet den 29.6.1998, bl.a. kravet om højst 50 ppm svovl i benzin og autodiesel og et aromatindhold på højst 35% i benzin. ACEA forventer dog, at den gennemsnitlige brændstofkvalitet på markedet vil blive højere end krævet i lovgivningen af både tekniske og markedsmæssige årsager. Eventuelle problemer i henseende til brændstofkvalitet vil blive taget op under overvågningen af aftalen.
2. Ingen konkurrenceforvridning til ugunst for de europæiske bilfabrikanter som følge af deres bestræbelser på at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionen. Denne forudsætning harmonerer med Fællesskabets strategi for CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler (se også kapitel III).
3. Ingen bremse på udbredelsen af brændstofeffektiv teknologi på markedet. Både Kommissionen og ACEA har den opfattelse, at dette hverken begrænser Fællesskabets eller medlemsstaternes frihed til at benytte fiskale og lovgivningsmæssige foranstaltninger. Sådanne foranstaltninger vil imidlertid blive taget i betragtning ved overvågningen af aftalen og vil under visse omstændigheder eventuelt kunne danne grundlag for en nyvurdering af aftalen.
4. Strategiens indvirkning på den generelle økonomiske situation i den europæiske bilindustri skal tages i betragtning. Den vil under alle omstændigheder blive taget i betragtning af Fællesskabet.

Kommissionen har ikke grund til at tro, at forudsætningerne <sup>2</sup> ikke skulle holde, og det skulle således ikke blive nødvendigt nogen sinde at revidere aftalen. Desuden vil Kommissionen kun gå med til en revision af ACEA's CO<sub>2</sub>-mål, når begge parter sammen har analyseret alle relevante omstændigheder omhyggeligt og eventuelt rådført sig med andre eksperter, og når begge parter har udtømt alle andre muligheder for at fastholde CO<sub>2</sub>-målene. ACEA og Kommissionen vil ved en senere brevveksling fastlægge, hvilken procedure der skal følges i et sådant tilfælde.

---

<sup>2</sup> En anden "forudsætning" ud over de ovenfor nævnte er, at helt nye køretøjskoncepter og biler, der benytter alternative brændstoffer eller radikalt nye fremdrivningssystemer, også vil blive medregnet i aftalens CO<sub>2</sub>-mål. Denne "forudsætning" hænger dog snarere sammen med definitionen af, hvad aftalen omfatter (se ovenfor), og eftersom Kommissionen accepterer, at sådanne køretøjer er omfattet af aftalen, er det strengt taget ikke nogen forudsætning.

Generelt betragtet anser Kommissionen CO<sub>2</sub>-emissionsmålene i ACEA's forpligtelse som et solidt og utvetydigt grundlag for aftalen, som imødekommer kravene i Fællesskabets strategi for reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionen fra personbiler.

### 3. *Delmål*

Kommissionen, Rådet og Europa-Parlamentet har lagt stor vægt på behovet for delmål i en aftale med bilindustrien. I øvrigt er en trinvis fremgangsmåde en vigtig retningslinje for miljøaftaler generelt (KOM(96) 561). Aftalen med ACEA opfylder dette kriterium ved at sætte følgende to delmål:

1. Senest i 2000 begynder nogle af de europæiske bilfabrikanter at sælge modeller med en emission på 120 g CO<sub>2</sub> pr. km eller derunder på EU-markedet. Dette viser, at ACEA har forpligtet sig til at bestræbe sig på hurtigt at reducere CO<sub>2</sub>-emissionen fra personbiler.
2. Der er for 2003 fastsat et skønsmæssigt målinterval for den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emission fra fabriksnye personbiler. Dette målinterval er dog kun retningsgivende og er ikke en yderligere forpligtelse, som branchen har indgået.

Kommissionen erkender, at delmålet for 2003 er rent retningsgivende, hvilket stemmer overens med retningslinjerne i dens meddelelse om miljøaftaler (KOM(96) 561). Kommissionen anser dog dette delmål for at have stor betydning som grundlag for kontrol af, at aftalen virker. Dette tager især hensyn til nogle af Europa-Parlamentets betænkeligheder. Med dette som udgangspunkt vil Kommissionen foretage en gennemgribende revision af aftalen og overveje at udarbejde et forslag til bindende lovgivning, hvis ACEA ikke skulle nå sit målinterval i 2003. Naturligvis vil Kommissionen under alle omstændigheder træffe foranstaltninger til, at målet bliver opfyldt, hvis der på noget tidspunkt under aftalens løbetid skulle vise sig tegn på, at aftalen ikke overholdes. Denne hensigt kommer til at indgå i Kommissionens henstilling og bliver dermed en del af aftalen. ACEA er indforstået med denne bestemmelse. Det bør bemærkes, at Kommissionen allerede har erklæret at ville overveje at indføre bindende lovgivning, hvis forhandlingerne med ACEA ikke skulle føre til noget resultat (i Kommissionens erklæring under den afsluttede Auto/Oil-forligsprocedure af 29. juni - se ovenfor).

### 4. *Overvågning, kontrol af resultater og rapportering*

Rådet konklusioner af 25.6.1996 fremhævede betydningen af et overvågningssystem, hvormed man kan følge udviklingen i den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emission fra fabriksnye personbiler på grundlag af data fra medlemsstaterne. Et overvågningssystem, der ikke afhænger af data fra industrien, er det bedste grundlag for en uafhængig vurdering af resultaterne (et af de kriterier for miljøaftaler, som Kommissionen anbefaler (KOM(96) 561)). Kommissionen har fremlagt et forslag til en sådan overvågningsmekanisme for Fællesskabet (KOM(1998) 348). Kommissionen opfordrer Rådet og Europa-Parlamentet til at behandle dette forslag hurtigt, så systemet kan tages i brug snarest muligt. Samtidig tager Kommissionen imod ACEA's tilbud om at levere egne data, som er afledt af tal fra officielle regeringskilder, især med henblik på at overvåge fremskridtene, indtil Fællesskabets eget overvågningssystem er kommet på plads.

Ud over at føre statistik over, hvordan den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emission fra fabriksnye personbiler udvikler sig, fastlægger aftalen et mere "holistisk" overvågningssystem, som Kommissionen og ACEA skal administrere i fællesskab. Dette system skal i særdeleshed holde øje med de forudsætninger, der ligger til grund for ACEA's forpligtelser. ACEA har indvilget i at fremlægge de oplysninger, der er nødvendige for, at overvågningssystemet kan fungere, og for proaktiv påvisning af eventuelle problemer med at nå CO<sub>2</sub>-emissionsmålene i aftalen. Der vil blive mulighed for hurtigt at identificere faktorer, som kan lette eller hindre virkeliggørelse af målene i aftalen. Procedurene for dette fælles overvågningssystem bliver fastlagt i en brevveksling mellem Kommissionen og ACEA. Det kommende fællesskabs-overvågningssystem og den fælles overvågningsmekanisme vil efter Kommissionens opfattelse være effektive værktøjer til overvågning af aftalen og danne grundlag for et bredere samarbejde mellem parterne inden for CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler.

Hvert år vil Kommissionen på grundlag af det kommende fællesskabs-overvågningssystem for CO<sub>2</sub>-emissionen fra biler, det fælles overvågningssystem med ACEA og eventuelle yderligere undersøgelser aflægge rapport for Rådet og Europa-Parlamentet om gennemførelsen af aftalen og om udviklingen i og virkningerne af Fællesskabets strategi for CO<sub>2</sub>-emissioner fra biler generelt på baggrund af Kyoto-forpligtelserne. Kommissionen vil om nødvendigt inddrage teknisk ekspertise fra medlemsstaterne ved udarbejdelsen af disse rapporter.

ACEA's forpligtelse og Kommissionens henstilling som følge af denne forpligtelse vil blive offentliggjort i De Europæiske Fællesskabers Tidende, og Kommissionens årlige rapporter vil opfylde de kriterier for oplysning af offentligheden og gennemsigtighed, som findes i Kommissionens retningslinjer for miljøaftaler (KOM(96) 561).

##### 5. *Generelle bestemmelser*

Aftalen kommer også til at følge de øvrige retningslinjer i meddelelsen om miljøaftaler (KOM(96) 561), der er relevante.

1. Som yderligere garanti for ACEA's forpligtelser i aftalen bør Kommissionen i sin henstilling gøre det helt klart, at den vil overveje lovgivningstiltag, hvis ACEA ikke opfylder sine forpligtelser. Aftalen begrænser ikke Kommissionens initiativret i henhold til traktaten.
2. I ACEA's forpligtelse er aftalens parter på industriens side klart anført. Forpligtelsen indgås af ACEA's formand på vegne af ACEA i henhold til ACEA's vedtægter. De af ACEA's medlemmer, der producerer personbiler, støtter forpligtelsen og har erklæret at ville bestræbe sig på at medvirke til, at ACEA opfylder sine forpligtelser.
3. Principielt udløber aftalen, når CO<sub>2</sub>-emissionsmålene er nået i 2008. Kommissionen er dog særdeles tilfreds med, at ACEA forpligter sig til i 2003 at se nærmere på mulighederne for yderligere CO<sub>2</sub>-reduktioner med henblik på at nå endnu tættere på de 120 g/km i 2012. Dette kan muligvis danne grundlag for en forlængelse af aftalen.
4. Aftalebetingelserne, især CO<sub>2</sub>-målene, vil kunne revideres, især hvis de forudsætninger, der ligger til grund for ACEA's forpligtelser, ikke holder. Der skal i den fornævnte brevveksling fastlægges procedurer for sådanne tilfælde. Til gengæld

beholder Kommissionen sine rettigheder i henhold til traktaten. Begge aftaleparter vil handle i god tro ved gennemførelsen og en eventuel revision af aftalen.

5. Generelt forholder Kommissionen sig positivt til samarbejde om miljøbeskyttelse. Dog skal ACEA's forpligtelse være i overensstemmelse med Fællesskabets konkurrenceregler. For så vidt som forpligtelsen indeholder eller bygger på en vis konkurrencebegrænsning, kræver EF-traktatens artikel 85, at der formelt gives meddelelse om aftalen. Kommissionen har dog på nuværende tidspunkt ingen grund til at tro, at aftalen skulle være i strid med Fællesskabets konkurrenceregler. Kommissionens tjenestegrene vil arbejde tæt sammen med ACEA for at afklare dette spørgsmål snarest muligt.

### **III. Fabrikanter, der ikke er medlem af ACEA**

Aftalen med *European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA) er det første kritiske skridt i gennemførelsen af dette element af Fællesskabets strategi for CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler. Ifølge strategien skal der indgås tilsvarende aftaler med fabrikanter og importører, der ikke er medlem af ACEA. Kommissionen er særdeles tilfreds med, at ACEA ikke har stillet som en betingelse for sin forpligtelse, at disse andre aftaler kommer i stand. Samtidig erkender Kommissionen, at ACEA's forudsætninger om konkurrenceforvridning bedst kan opfyldes ved, at der indgås aftaler med de største (grupper af) fabrikanter uden for ACEA på det europæiske marked, først og fremmest de japanske og koreanske bilfabrikanter og Chrysler (sidstnævntes status ligger på grund af de seneste begivenheder endnu ikke fast).

Kommissionen har i mellemtiden indledt forhandlinger med *Japan Automobile Manufacturers Association* (JAMA) og er sikker på, at der inden længe kan indgås en aftale med den. Kommissionen har ligeledes indbudt *Korean Automobile Manufacturers Association* (KAMA) og Chrysler til forhandlinger.

### **IV. Efterfølgende skridt i opfølgningen af aftalen**

Ifølge aftalen er helt nye køretøjskoncepter og biler, der benytter alternative brændstoffer eller radikalt nye fremdrivningssystemer, omfattet af ACEA's CO<sub>2</sub>-mål. Det forudsætter, at deres CO<sub>2</sub>-emission kan måles og/eller beregnes efter en standardiseret metode. Derfor vil det være nødvendigt at ændre direktiv 93/116/EOF i overensstemmelse hermed. Samtidig bør kørecyklussen i det nævnte direktiv rettes ind efter kørecyklussen i direktiv 91/441/EOF som ændret ved resultatet af Auto/Oil-forligs-proceduren mellem Rådet og Europa-Parlamentet den 29. juni 1998.

### **V. Konklusioner**

Efter Kommissionens opfattelse svarer den aftale med *European Automobile Manufacturers Association* (ACEA), som er fremlagt, til retningslinjerne i meddelelsen om miljøaftaler (KOM(96) 561) og til de mærkepæle for en aftale med industrien, som er fastsat i Fællesskabets strategi for nedsættelse af personbilers CO<sub>2</sub>-emission (KOM(95) 689 og Rådets konklusioner af 25.6.1996). Aftalen byder som ønsket af Rådet på det "største bidrag" til strategiens generelle mål og indeholder fornuftige betingelser, hvilket giver begrundet forventning om, at den kan gennemføres i fuldt omfang. Kommissionen har indledt forhandlinger med fabrikanter uden for ACEA om



tilsvarende aftaler og forventer dem afsluttet hurtigt. Aftalen vil bidrage væsentligt til virkeliggørelse af Fællesskabets målsætninger for emission af drivhusgasser under Kyoto-protokollen.

Set på denne baggrund finder Kommissionen, at aftalen med ACEA er tilfredsstillende, og forudsat at meddelelsen om aftalen i henhold til Fællesskabets konkurrenceret ikke giver anledning til problemer vil Kommissionen som sin del af aftalen vedtage en henstilling til ACEA. Inden da ønsker Kommissionen imidlertid, at Europa-Parlamentet og Rådet får lejlighed til at fremkomme med deres syn på ACEA-aftalen og vurderingen af den i denne meddelelse; vedtagelsen af henstillingen udsættes derfor til udgangen af oktober.

## **BILAG**

**ACEA-forpligtelse om nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionen fra fabriksnye personbiler inden for rammerne af en miljøaftale mellem Europa-Kommissionen og ACEA**



European  
Automobile  
Manufacturers  
Association

*The President*

Mrs.  
Ritt Bjerregaard  
Member of the Commission  
European Commission  
200 Rue de la Loi  
1049 Brussels

July, 27<sup>th</sup> 1998

**ACEA CO2 Commitment**

*Dear Mrs. Bjerregaard,*

I am pleased to forward to you officially the Commitment of ACEA and assure you the support by ACEA's member companies. ACEA wants to forward and honour its Commitment in the spirit, that this leads to a mutual satisfactory environmental agreement.

Yours sincerely,

Bernd Pischetsrieder

Encl.

**ACEA**

Association des  
Constructeurs  
Européens  
d'Automobiles g.l.e.

Rue du Noyer 211  
B-1000 Bruxelles  
Tel: (32) 21 732 55 50  
Fax: (32) 21 738 73 10  
(32) 21 738 73 11  
Tél. Ré. 144 072 631  
SCR 210 0069404 04



ACEA

**ACEA COMMITMENT  
ON CO2 EMISSION REDUCTIONS  
FROM NEW PASSENGER CARS  
IN THE FRAMEWORK OF AN  
ENVIRONMENTAL AGREEMENT  
BETWEEN THE EUROPEAN COMMISSION AND ACEA**

## INTRODUCTION AND PRINCIPLES

- (1) This Commitment is based on an undertaking by ACEA itself and has the support of all its car manufacturing companies: BMW, Fiat, Ford of Europe, GM Europe, Daimler-Benz, Porsche, PSA Peugeot Citroën, Renault, Rolls-Royce, Volkswagen and Volvo, who have agreed to make every endeavour to contribute to the achievement of ACEA's goals.

This Commitment demonstrates ACEA's support for significant reductions in CO2 emissions in line with the European Union's undertakings under the United Nations Framework Convention on Climate Change following the Kyoto Conference. At the same time it aims at preserving the diversity of the product offerings of the European car manufacturers and at maintaining their competitiveness, as well as their financial performance and employment.

- (2) As long as its commitments (see below) are being honoured, ACEA is assuming that this Commitment provides complete and sufficient substitute for all new regulatory measures to limit fuel consumption or CO2 emissions, and for any additional fiscal measures in pursuit of the CO2 objectives of this Commitment. Any fiscal measures, including their added value to this Commitment, will be taken into account in the monitoring procedure and their potential effects will be assessed in good faith.
- (3) The European automotive industry's CO2 reduction commitments are very ambitious in the light of present and future technologies, and the industry is willing and prepared to commit substantial development efforts to implement the following commitments.
- (4) Together with the European Commission, ACEA will ensure that the Commitment is implemented in a manner which complies with applicable competition rules.

## ACEA COMMITMENTS

- (1) Some members of ACEA will introduce in the EU market, not later than 2000, models emitting 120 g CO2/km or less, measured according to Directive 93/116/EC (see Technical Annex, Point 1 Measuring Procedure).
- (2) ACEA commits to achieve a target of 140 g CO2/km by 2008, measured according to Directive 93/116/EC, on the average of the EU new car sales represented by ACEA classified as M1.

This target will mainly be achieved by technological developments affecting different car characteristics and market changes linked to these developments. In particular, ACEA will aim at a high share - to the point of 90 % - of new cars sold being equipped with CO2 efficient direct injection gasoline and diesel technologies.

Compliance with this target translates for the European automobile industry into an average CO<sub>2</sub> reduction of 25% for newly registered cars, compared to 1995.

- (3) In 2003, ACEA will review the potential for additional CO<sub>2</sub> reduction, with a view to moving further towards the Community's objective of 120g CO<sub>2</sub>/km by 2012.
- (4) For 2003, ACEA considers an estimated target range of 165-170 g of CO<sub>2</sub>/km to be appropriate.

This translates into a reduction of 9-11 % compared to the reference year 1995. (See Technical Annex, point 3: Review in 2003 / Estimated Target Range).

- (5) To assess compliance with these commitments, there will be a joint ACEA / Commission monitoring of all the relevant factors with regard to these commitments.

ACEA's commitments are based on the following:

A) Availability of enabling fuels

Given the outstanding importance of improved fuels for CO<sub>2</sub> reductions ACEA assumes the full market availability of fuels with a sufficient quality to enable the application of technologies needed for the industry to achieve its CO<sub>2</sub> commitments during the life-time of this Commitment (s. Technical Annex, Point 2 Fuel Specifications).

B) Distortion of competition

In order to ensure a level-playing field:

- non-ACEA member car manufacturers will be committed to equivalent CO<sub>2</sub> reduction efforts for their sales in the EU, in line with the Council Conclusions of 25.6.1996;
- the Community will use its best efforts to continue to seek that other car manufacturing countries, notably Japan, USA and Korea, will undertake equivalent car CO<sub>2</sub> reduction efforts, in line with the Kyoto Protocol spirit ensuring that the European automobile industry is not put at a competitive disadvantage in world markets by CO<sub>2</sub> reduction commitments in Europe.

C) Promotion of car CO<sub>2</sub>-efficient technologies

European car manufacturers have high expectations for certain technologies, in particular those associated with direct injected gasoline and diesel engines, which are two of the most promising routes to achieve the central commitment of 140 g CO<sub>2</sub>/km in 2008. This commitment is based on the assumption of an unhampered diffusion of car CO<sub>2</sub> efficient technologies into the market via competition amongst ACEA members and other market participants which is expected to result in market mix changes. Therefore it is fundamental that any measures which might hamper the diffusion process of either of the CO<sub>2</sub> efficient technologies will be taken into consideration in the monitoring procedure.

D) Acceptance of innovations

The acceptance by the Commission of innovative concepts for vehicles replacing conventional cars in short haul traffic and of cars not producing fossil CO<sub>2</sub> as well as a share of cars using alternative fuels or propulsion systems as contributing factors to comply with the Commitment.

## MONITORING

The joint ACEA / Commission monitoring procedure should cover:

- (1) The development of CO<sub>2</sub> emissions based on the collective achievement of reductions on the average EU fleet of new car sales represented by ACEA and according to the above commitments.
- (2) The development of the CO<sub>2</sub> emissions of non-ACEA car manufacturers for their sales in the EU.
- (3) Any developments regarding the underlying factors upon which ACEA's Commitment is based.
- (4) The impact on CO<sub>2</sub> emissions of new regulatory measures.
- (5) The development of new breakthrough technologies (e.g. natural gas, hydrogen, fuel cells, electric drive), which might be available for production in the next decades, and the impact of the Community's 5<sup>th</sup> R&D framework programme, which is expected to foster research in this area.
- (6) The development and the promotion of other measures deemed to reduce fuel consumption, i.e. telematics and optimisation of the infrastructure reducing congestion; driver education for fuel efficient behaviour; driver information on fuel efficiency.
- (7) The impacts on the financial performance, competitiveness and the employment within the European automotive industry associated with this Commitment.

The Commission's official reports on the monitoring results will not refer to individual companies' achievements, to avoid competition being distorted. ACEA is willing to provide the necessary data to achieve the objectives of the monitoring.

\* \* \*

On the basis of the outcome of the monitoring, or if the impacts of this Commitment on the European automotive industry, particularly its employment situation and its global competitive environment, are detrimental, ACEA and the Commission will review the situation and make any necessary adjustments in good faith.

## TECHNICAL ANNEX TO THE ACEA COMMITMENT ON CO<sub>2</sub> EMISSION REDUCTIONS FROM NEW PASSENGER CARS

### (1) Measuring Procedure

ACEA's proposals have been established according to Directive 93/116/EC, which has been fully implemented as from 1.1.1997, and will be applicable for the coming years. The implementation of this new measuring procedure has led to an artificial average increase of 9% of the CO<sub>2</sub> emission figures, compared to the previously used directive, whereas the CO<sub>2</sub> emissions from cars in the real world have not changed.

### (2) Fuels Specifications

Characteristics of the fuels are key factors in car CO<sub>2</sub> emission reductions:

- A) to achieve further emission reduction together with lowered CO<sub>2</sub> emissions the fuel efficient lean burn technology will be combined with special exhaust gas after-treatment devices capable to reduce NO<sub>x</sub> under lean burn conditions. But those systems are only working with fuels meeting specific requirements, in particular a low sulphur content;
- B) low sulphur fuels ease the NO<sub>x</sub>/CO<sub>2</sub> trade-off in favour of CO<sub>2</sub> emission reductions;
- C) low aromatics in gasoline and a high cetane number in diesel lead to CO<sub>2</sub> emission reduction too.

ACEA acknowledges the outcome of the conciliation procedure between the Council and the European Parliament on 29.6.1998 and upholds its 140 g CO<sub>2</sub>/km commitment by 2008. However, ACEA is expecting that fuels of the following better quality might be available in the market due to technical reasons, commercial competition as well as possible national policies:

- A) Some gasoline (e.g. Super-Plus, 98 octane as agreed in Germany) and some diesel plus with a maximum sulphur content of 30 ppm are provided in 2000 on the whole EU market in a sufficient volume and geographical cover.
- B) In 2005 full availability of fuels on the whole EU market which satisfy the following:
  - gasoline with a maximum sulphur content of 30 ppm and of a maximum aromatic content of 30%;
  - diesel with a maximum sulphur content of 30 ppm and a cetane number of minimum 58.

Any problems which might arise with respect to fuel quality will be considered in the monitoring procedure.



### 3. Review in 2003 / Estimated Target Range

ACEA is willing to contribute to a periodic monitoring of its commitments, jointly undertaken by ACEA and the Commission, which it sees as the main tool to examine the evolution during the period of the Commitment. This should include a joint "Major Review" in 2003, covering both ACEA and non-ACEA developments. This would incorporate the results of CO<sub>2</sub> emission reductions up to and including calendar year 2003, including comparison of that year's fleet average to the estimated target range.

The reduction in CO<sub>2</sub> emissions will not be linear; the pace will notably depend on the timing of availability of the enabling fuels on the market as well as on the lead-times for new technologies and products and their market penetration. The reduction profile is therefore expected to be relatively slow initially and to gather pace later.

Given all the uncertainties and the lead-time necessary for introducing new technologies and models, ACEA considers an appropriate estimated target for 2003 to be within the range of 165-170 g CO<sub>2</sub>/km. This is a reduction of 9-11 % compared to the 1995 reference year.

ACEA provides this estimated target range for 2003 on the following basis:

- A) it does not constitute a commitment of any sort by ACEA;
- B) the provisions set out under "Monitoring" are fully implemented and any necessary adjustment to the 2008 commitment or the 2003 estimate are made in good faith;
- C) in particular, fuels of sufficient quality are available - such that fuels issues do not constrain the application of technologies needed to improve fuel efficiency (see point 2 above: Fuels specifications).

ISSN 0254-1459

KOM(98) 495 endelig udg.

# DOKUMENTER

DA

06 07 10 14

Katalognummer : CB-CO-98-506-DA-C

ISBN 92-78-38757-6

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg

17