



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 29.07.1998
KOM(1998) 495 endg.

MITTEILUNG DER KOMMISSION
AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

**Umsetzung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von
Personenkraftwagen:
Eine Umweltvereinbarung mit der europäischen Automobilindustrie**

I. EINLEITUNG

Einer der Bestandteile der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs (KOM(95) 689) ist (neben der Förderung verbrauchsarmer Personenkraftwagen durch fahrzeugbezogene steuerliche Maßnahmen innerhalb eines Gemeinschaftsrahmens zur Kraftfahrzeugbesteuerung sowie einem Informationssystem für Verbraucher über den Kraftstoffverbrauch (Kraftstoffverbrauchskennzeichnung)) eine Umweltvereinbarung mit der Automobilindustrie. Diese drei Instrumente werden sich bei der Umsetzung der Strategie gegenseitig verstärken und ergänzen. Im Anschluß an ihre Verhandlungen mit der europäischen Automobilindustrie (*Dachverband der Europäischen Automobilhersteller* - ACEA) sowie an ihre Konsultationen mit dem Rat und dem Europäischen Parlament zu diesem Thema beabsichtigt die Kommission, eine Vereinbarung mit dem ACEA (nachstehend als "*Vereinbarung*" bezeichnet) zu treffen.

Die Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen wurde von der Kommission vorgeschlagen. Der Rat hat dieses Gesamtkonzept gebilligt. Der Rat erklärte, daß es Ziel der Strategie sein sollte, bis 2005 oder spätestens 2010 für neue Personenkraftwagen einen durchschnittlichen CO₂-Emissionswert von 120 g/km zu erreichen (Schlußfolgerungen des Rates vom 25.6.1996). Der Rat wies ferner darauf hin, daß eine Vereinbarung die Industrie möglichst verpflichten sollte, "den Hauptbeitrag" zur Erreichung dieses Ziels zu leisten.

Das Europäische Parlament hat seinerseits bisher eine *Vereinbarung* grundsätzlich abgelehnt und die Kommission aufgefordert, CO₂-Emissionsgrenzwerte für Personenkraftwagen mit noch ehrgeizigeren als den vom Rat festgelegten Zielen vorzuschlagen. Es unterstützt jedoch die Kennzeichnung des Kraftstoffverbrauchs und fiskalische Maßnahmen (EntschlieÙung vom 10.4.1997). Die Kommission glaubt jedoch, daß das Parlament, auch wenn es an seiner Ablehnung einer *Vereinbarung* grundsätzlich festhält, einer solchen *Vereinbarung* unter bestimmten Bedingungen zustimmen könnte. Im Laufe des Vermittlungsverfahrens zwischen dem Parlament und dem Rat zu der Richtlinie über die Kraftstoffqualität (Auto-Öl I) am 29.6.1998 hatte die Kommission nach Aufforderung des Europäischen Parlaments erklärt, daß sie die Einführung verbindlicher Rechtsvorschriften ins Auge fassen würde, falls die Verhandlungen mit dem ACEA nicht erfolgreich abgeschlossen werden können.

Die Kommission wird in Kürze einen Rechtsetzungsvorschlag für ein System zur Information der Verbraucher über den Kraftstoffverbrauch vorlegen.

Die Kommission ist der Ansicht, daß die Bedingungen der *Vereinbarung*, die die Kommission mit dem ACEA zu schließen gedenkt, den Erwartungen des Rates und den Zielen entsprechen, die sich die Kommission selbst gesteckt hat (KOM(95) 689). Ferner tragen sie den allgemeinen Kriterien für Umweltvereinbarungen Rechnung, die in der Mitteilung der Kommission über Umweltvereinbarungen (KOM(98) 561) enthalten sind. Die *Vereinbarung* umfaßt die folgenden Teile: Eine *Selbstverpflichtung*, die vom Vorstand des ACEA formal angenommen wurde (siehe Anhang), eine von der

Kommission daraufhin anzunehmende Empfehlung und (was die praktische Umsetzung angeht) ein Briefwechsel zwischen dem ACEA und der Kommission¹. In dieser Mitteilung wird die Bewertung der Bedingungen der *Vereinbarung* durch die Kommission dargelegt.

II. DIE BEDINGUNGEN DER VEREINBARUNG: BEWERTUNG DER KOMMISSION

In der Mitteilung der Kommission über Umweltvereinbarungen (KOM(96) 561) werden eine Reihe allgemeiner Leitlinien für Umweltvereinbarungen empfohlen. Die *Vereinbarung* mit dem ACEA trägt diesen Leitlinien Rechnung und erfüllt die Anforderungen der Strategie der Gemeinschaft über CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen.

1. CO₂-Emissionsziel:

Die ACEA-Selbstverpflichtung enthält ein klar festgelegtes CO₂-Emissionsziel für in der Europäischen Union verkaufte neue Personenkraftwagen, d.h. durchschnittlich 140 g/km, das im Jahre 2008 erreicht und nach dem derzeitigen Meßverfahren der Gemeinschaft (Richtlinie 93/116/EG) gemessen werden soll. Der Geltungsbereich der *Vereinbarung* erstreckt sich auf Personenkraftwagen der Klasse M1 nach der Definition in der Richtlinie 70/156/EWG, obwohl innovative Fahrzeugkonzepte und Pkw mit alternativen Kraftstoffen oder grundlegend neuen Antriebssystemen bei dem CO₂-Ziel des ACEA ebenfalls angerechnet werden sollen (siehe die Annahme über die Akzeptanz von Innovationen in der *Selbstverpflichtung*). Nach Ansicht der Kommission erfüllen diese Spezifikationen die Vorgabe, daß ein wichtiges Kriterium für eine akzeptable Umweltvereinbarung ein quantifiziertes Ziel und eindeutige Definitionen sein müssen.

Das CO₂-Ziel der *Vereinbarung* für 2008 entspricht auch der Meßplatte des Rates, nach der eine Vereinbarung "den Hauptbeitrag" zur Erreichung des Ziels der Gemeinschaftsstrategie insgesamt leisten muß, da die Lücke zwischen dem derzeitigen Durchschnittsverbrauch auf dem Markt (186 g/km) und dem Gemeinschaftsziel von 120 g/km zu etwa 70% geschlossen wird. Das Zieljahr von 2008 liegt innerhalb des vom Rat festgelegten Zeitrahmens, d.h. 2005-2010. Darüber hinaus verpflichtet sich der ACEA selbst, im Jahre 2003 die Möglichkeiten für zusätzliche CO₂-Emissionsminderungen bis 2012 zu prüfen.

Da die Strategie der Gemeinschaft für CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen Instrumente umfaßt, die sich bei der Erreichung des Gesamtziels der Strategie ergänzen, ist es von entscheidender Bedeutung, daß der jeweilige Mehrwert der Instrumente erhalten bleibt. CO₂-Emissionen von Pkw lassen sich reduzieren

¹ Siehe auch die Analyse des Vorschlags des ACEA für eine *Selbstverpflichtung* vom 2.6.1998 durch die Dienststellen der Kommission (SEK(1998) 1047), in der die meisten Bestandteile der vorliegenden *Selbstverpflichtung* bereits enthalten waren.

- durch technologische Verbesserungen. Technologische Verbesserungen können darüber hinaus zu Marktveränderungen führen, da bestimmte Pkw-Kategorien für den Verbraucher attraktiver werden, und/oder sie neue Marktsegmente schaffen; und
- durch Marktveränderungen, insbesondere die Verlagerung auf kleinere, sparsamere Pkw ("downsizing"). Die Marktveränderungen können u.a. zurückzuführen sein auf ein geändertes Verbraucherverhalten, die Produktpolitik und Vertriebsanstrengungen des Automobilherstellers, fiskalische Maßnahmen oder die Kennzeichnung des Kraftstoffverbrauchs.

Der Mehrwert der einzelnen Bestandteile der Gemeinschaftsstrategie wird dadurch sichergestellt, daß der ACEA sich in der *Vereinbarung* zu technologischen Verbesserungen verpflichtet, und sein CO₂-Ziel zusätzlich zu den CO₂-Verpflichtungen des ACEA CO₂-Minderungen durch Marktveränderungen zuläßt, die durch fiskalische Maßnahmen und die Kennzeichnung des Kraftstoffverbrauchs herbeigeführt werden könnten.

Die *Selbstverpflichtung* des ACEA erkennt ausdrücklich den möglichen Mehrwert durch fiskalische Maßnahmen an und enthält keine Klauseln, die das Recht der Gemeinschaft oder der Mitgliedstaaten in Frage stellen, ihre Vorrechte im Bereich der Steuerpolitik auszuüben. Gleichzeitig geht der ACEA davon aus, daß er seine CO₂-Ziele gemäß der *Selbstverpflichtung* ohne zusätzliche fiskalische Maßnahmen erreichen kann. Außerdem verpflichtet sich der ACEA dazu, sein CO₂-Ziel bis 2008 "hauptsächlich" durch technologische Verbesserungen und damit zusammenhängende Marktveränderungen zu erreichen, die Spielraum für weitere von anderen Instrumenten der Gemeinschaftsstrategie herbeigeführte Marktveränderungen lassen. Die Kommission wird in ihrer Empfehlung den Mehrwert fiskalischer Maßnahmen betonen. Im Hinblick auf den Mehrwert, der von den anderen in der Strategie vorgesehenen Instrumenten zu erwarten ist, hält es die Kommission für zweckmäßig, die Verpflichtung des ACEA bei der Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g/km als Grundlage zu nehmen.

2. Annahmen:

Die *Selbstverpflichtung* des ACEA enthält bestimmte Annahmen. Die Annahmen spiegeln die Tatsache wider, daß die Fähigkeit der Automobilindustrie, ihr CO₂-Ziel zu erreichen, durch außerhalb ihrer Kontrolle liegende Entwicklungen im Zusammenhang mit technischen und wirtschaftlichen Zwängen beeinflusst werden könnte, und sind daher gerechtfertigt. Im einzelnen sieht die Kommission die Annahmen vor dem folgenden Hintergrund:

1. Die Verfügbarkeit von Kraftstoffen, die die Anwendung der zur Erreichung des CO₂-Ziels des ACEA erforderlichen Technologien erlauben: Die *Selbstverpflichtung* basiert auf den Anforderungen aus dem Vermittlungsverfahren zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament am 29.6.1998, und insbesondere dem Schwefelgrenzwert von 50 ppm in Benzin und Dieselkraftstoff sowie dem maximalen Aromatengehalt von 35% bei Benzin, obwohl der ACEA erwartet, daß die auf dem Markt erhältliche durchschnittliche Kraftstoffqualität aus technischen und Marktgründen besser als in den rechtlichen Anforderungen vorgeschrieben

ausfallen wird. Alle Probleme in Zusammenhang mit der Kraftstoffqualität würden bei der Überwachung der *Vereinbarung* berücksichtigt.

2. Keine Wettbewerbsverzerrungen, durch die die europäischen Hersteller aufgrund ihrer Anstrengungen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen benachteiligt werden: Diese Annahme steht im Einklang mit der Strategie der Gemeinschaft über CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen. (Siehe auch Abschnitt III)
3. Die ungehinderte Verbreitung kraftstoffeffizienter Technologien auf dem Markt: Nach dem gemeinsamen Verständnis der Kommission und des ACEA wird dadurch das Recht der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt, fiskalische oder regulatorische Maßnahmen zu ergreifen. Solche Maßnahmen würden jedoch bei der Überwachung der *Vereinbarung* berücksichtigt und könnten unter bestimmten Umständen Anlaß zu deren Überprüfung sein.
4. Auswirkungen der Strategie auf die allgemeine wirtschaftlichen Lage der europäischen Automobilindustrie, die zu berücksichtigen sind: Diese würden in jedem Fall von der Gemeinschaft berücksichtigt werden.

Die Kommission hat keinen Grund zu der Annahme, daß die Annahmen² sich nicht bestätigen, und daher sollte es nicht nötig sein, die *Vereinbarung* zu irgendeinem Zeitpunkt zu überprüfen. Darüber hinaus würde die Kommission einer Revision des CO₂-Ziels des ACEA nur dann zustimmen, wenn beide Seiten gemeinsam eine sorgfältige Analyse aller einschlägigen Umstände durchgeführt und gegebenenfalls andere Sachverständige konsultiert haben, und wenn beide Parteien alle anderen Möglichkeiten zur Beibehaltung des CO₂-Ziels ausgeschöpft haben. Der ACEA und die Kommission werden das Verfahren, das in einem solchen Fall anzuwenden wäre, zu einem späteren Zeitpunkt mittels Briefwechsel festlegen.

Insgesamt sieht die Kommission das CO₂-Emissionsziel der ACEA-*Selbstverpflichtung* als feste, eindeutige Grundlage für die *Vereinbarung*, die die Anforderungen der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen erfüllt.

3. Zwischenziele:

Die Kommission, der Rat und das Europäische Parlament haben die Bedeutung von Zwischenzielen in einer Vereinbarung mit der Automobilindustrie hervorgehoben. Ein stufenweises Vorgehen ist auch generell für Umweltvereinbarungen wesentlich

² Neben den oben erwähnten gibt es eine weitere "Annahme", nach der innovative Fahrzeugkonzepte sowie Pkw, die mit alternativen Kraftstoffen oder grundlegend neuen Antriebssystemen betrieben werden, bei dem CO₂-Ziel der *Vereinbarung* angerechnet werden. Diese "Annahme" bezieht sich jedoch eher auf die Festlegung des Geltungsbereichs der *Vereinbarung* (siehe oben). Da die Kommission die Einbeziehung solcher Fahrzeuge in den Geltungsbereich der *Vereinbarung* akzeptiert, handelt es sich hierbei genau genommen nicht um eine Annahme.

(KOM(96) 561). Die *Vereinbarung* mit dem ACEA entspricht diesem Kriterium, da die folgenden Zwischenziele festgelegt werden:

1. Spätestens im Jahre 2000 werden einige europäische Hersteller anfangen, auf dem EU-Markt Modelle mit CO₂-Emissionen von 120 g/km oder weniger zu verkaufen. Daran ist der Wille des ACEA erkennbar, schon sehr bald Anstrengungen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu unternehmen.
2. Ein "geschätzter Zielbereich" für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Pkw wird für das Jahr 2003 festgelegt. Hierbei handelt es sich allerdings um einen Richtwert und nicht um eine zusätzliche Verpflichtung der Industrie.

Die Kommission räumt ein, daß es sich bei dem Zwischenziel für 2003 um einen reinen Richtwert handelt, was im Einklang mit den Leitlinien ihrer Mitteilung über Umweltvereinbarungen (KOM(96) 561) steht. Sie mißt diesem Zwischenziel dennoch besondere Bedeutung bei, da auf seiner Grundlage überprüft werden kann, ob die *Vereinbarung* tatsächlich eingehalten wird. Dies kommt besonders den Besorgnissen entgegen, die vom Europäischen Parlament geäußert wurden. Vor diesem Hintergrund würde die Kommission die *Vereinbarung* sorgfältig überprüfen, falls der ACEA seinen Zielbereich im Jahre 2003 nicht erreicht, und sie würde in diesem Fall die Ausarbeitung eines Vorschlags für verbindliche Rechtsvorschriften in Betracht ziehen. Die Kommission würde selbstverständlich in jedem Fall Maßnahmen zur Einhaltung des Ziels ergreifen, falls zu irgendeinem Zeitpunkt während der Laufzeit der *Vereinbarung* Umstände eintreten sollten, die den Schluß zulassen, daß die *Vereinbarung* nicht honoriert wird. Diese Absicht sollte in der Empfehlung der Kommission enthalten sein und wird damit zu einem Bestandteil der *Vereinbarung*. Der ACEA ist sich dieser Klausel voll bewußt. Es sollte darauf hingewiesen werden, daß die Kommission ihre Absicht, die Einführung verbindlicher Rechtsvorschriften in Betracht zu ziehen, sofern die Verhandlungen mit dem ACEA scheitern, bereits (durch ihre Erklärung während des erfolgreichen Auto-Öl-Vermittlungsverfahrens am 29. Juni - siehe oben) bekundet hat.

4. Überwachung, Überprüfung der Ergebnisse und Berichterstattung

In den Schlußfolgerungen des Rates vom 25.6.1996 wurde die Bedeutung eines Systems zur Überwachung der Entwicklung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen auf der Grundlage offizieller, von den Mitgliedstaaten übermittelter Daten besonders hervorgehoben. Ein von den Daten der Industrie unabhängiges Überwachungssystem ist die beste Grundlage für eine unabhängige Überprüfung der Ergebnisse (eines der von der Kommission empfohlenen Kriterien für Umweltvereinbarungen (KOM(96) 561)). Die Kommission hat einen Vorschlag für ein entsprechendes Überwachungssystem der Gemeinschaft vorgelegt (KOM(1998) 348). Sie fordert den Rat und das Europäische Parlament auf, diesen Vorschlag zügig zu prüfen, damit das System so bald wie möglich in Betrieb genommen werden kann. Gleichzeitig begrüßt die Kommission das Angebot des ACEA, seine eigenen, aus den offiziellen staatlichen Quellen gespeisten Daten bereitzustellen, insbesondere um die Überwachung voranzubringen, bevor das künftige Überwachungssystem der Gemeinschaft funktionsfähig ist.

Zusätzlich zu dem statistischen Verfahren, bei dem die Entwicklung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Pkw verfolgt wird, soll im Rahmen der *Vereinbarung* ein breiter angelegtes, "holistisches" Monitoring eingerichtet werden, das von der Kommission und dem ACEA gemeinsam durchgeführt wird. Bei diesem System sollen besonders die der *ACEA-Selbstverpflichtung* zugrundeliegenden Annahmen überwacht werden. Der ACEA hat sich bereit erklärt, die notwendigen Informationen zu liefern, damit dieses Überwachungssystem funktionieren und in proaktiver Weise Probleme aufzeigen kann, die bei der Erreichung des CO₂-Emissionsziels der *Vereinbarung* auftreten könnten. Dies wird es ermöglichen, Umstände, die die Einhaltung der Ziele der *Vereinbarung* erleichtern oder behindern könnten, schon frühzeitig zu erkennen. Die Arbeitsweise dieses gemeinsamen Überwachungssystems soll in einem Briefwechsel zwischen der Kommission und dem ACEA festgelegt werden. Das künftige Überwachungssystem der Gemeinschaft (KOM(1998) 348) und das mit dem ACEA gemeinsame Überwachungssystem werden nach Ansicht der Kommission zusammen ein wirksames Instrument zur Überwachung der *Vereinbarung* und eine Grundlage für eine breitere Zusammenarbeit beider Seiten im Bereich der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen darstellen.

Auf der Grundlage des künftigen EG-Überwachungssystems der CO₂-Emissionen von Pkw, des mit dem ACEA gemeinsamen Überwachungssystems sowie erforderlichenfalls weiterer Studien wird die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament jährlich über die Umsetzung der *Vereinbarung* und die Fortschritte und Auswirkungen der Gemeinschaftsstrategie über CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen insgesamt im Hinblick auf die Verpflichtungen der Gemeinschaft nach Kioto Bericht erstatten. Gegebenenfalls wird sie zur Ausarbeitung dieses Berichts technische Sachverständige der Mitgliedstaaten hinzuziehen.

Zusammen mit der Veröffentlichung der *ACEA-Selbstverpflichtung* und der Empfehlung der Kommission im Anschluß an diese *Selbstverpflichtung* im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften werden die jährlichen Berichte der Kommission dem Kriterium der Information der Öffentlichkeit und der Transparenz in den Leitlinien der Kommission für Umweltvereinbarungen (KOM(96) 561) gerecht werden.

5. Allgemeine Bestimmungen

Die *Vereinbarung* wird sich auch an die sonstigen relevanten Leitlinien der Mitteilung über Umweltvereinbarungen (KOM(96) 561) halten.

1. Im Hinblick auf zusätzliche Garantien für die Verpflichtungen des ACEA im Rahmen der *Vereinbarung* sollte die Kommission in ihrer Empfehlung deutlich machen, daß sie gesetzgeberische Maßnahmen ins Auge fassen wird, falls der ACEA seinen Verpflichtungen nicht nachkommt. Das der Kommission nach dem Vertrag obliegende Initiativrecht wird durch die *Vereinbarung* nicht berührt.
2. In der *Selbstverpflichtung* des ACEA wird deutlich erklärt, welche Parteien seitens der Industrie an der *Vereinbarung* beteiligt sind. Die *Selbstverpflichtung* wird vom Präsidenten des ACEA im Namen des ACEA nach der Satzung des ACEA eingegangen. Alle Mitglieder des ACEA, die Personenkraftwagen herstellen, unterstützen die *Selbstverpflichtung* und haben sich bereiterklärt, alle erdenklichen

Anstrengungen zu unternehmen, um zur Einhaltung der ACEA-Verpflichtungen beizutragen.

3. Grundsätzlich endet die *Vereinbarung*, sobald deren CO₂-Emissionsziel im Jahre 2008 erreicht ist. Die Bereitschaft des ACEA, im Jahre 2003 die Möglichkeiten zusätzlicher CO₂-Minderungen zu überprüfen, um sich bis 2012 dem Wert von 120 g/km weiter anzunähern, wird jedoch von der Kommission sehr begrüßt. Dies könnte die Grundlage für eine Verlängerung der *Vereinbarung* sein.
4. Die Bedingungen der *Vereinbarung*, insbesondere ihr CO₂-Ziel, könnten revidiert werden, vor allem, wenn sich eine der den ACEA-Verpflichtungen zugrundeliegenden Annahmen als nicht zutreffend erweisen sollte. Die Vorgehensweise in diesem Fall wird im oben erwähnten Briefwechsel festgelegt. Dagegen wird die Kommission an den ihr nach dem Vertrag zustehenden Prärogativen festhalten. Die Umsetzung und eventuelle Überprüfung der *Vereinbarung* erfolgt in gegenseitigem Einvernehmen beider Parteien der *Vereinbarung*.
5. Grundsätzlich ist die Einstellung der Kommission zur Zusammenarbeit zwischen Unternehmen beim Umweltschutz positiv. Allerdings muß die ACEA-*Selbstverpflichtung* mit dem gemeinschaftlichen Wettbewerbsrecht in Einklang stehen. Insofern als die *Selbstverpflichtung* Einschränkungen des freien Wettbewerbs enthalten oder auf solchen aufbauen sollte, wäre eine formelle Notifizierung nach Artikel 85 des EG-Vertrages erforderlich bevor die Kommission zur *Vereinbarung* Stellung beziehen kann. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat die Kommission keinen Grund zur Annahme, daß die *Vereinbarung* nicht im Einklang mit den Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft steht. Die Dienststellen der Kommission werden mit dem ACEA bei der schnellstmöglichen Klärung dieser Frage eng zusammenarbeiten.

III. HERSTELLER, DIE NICHT DEM ACEA ANGEHÖREN

Die *Vereinbarung* mit dem *Dachverband der Europäischen Automobilhersteller (ACEA)* ist der kritische erste Schritt der Umsetzung dieses Bestandteils der Strategie der Gemeinschaft über CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen. Nach dieser Strategie sollten ähnliche Vereinbarungen mit Herstellern, die dem ACEA nicht angehören, und mit Importeuren geschlossen werden. Die Kommission begrüßt die Tatsache, daß der ACEA diese anderen Vereinbarungen nicht zur Vorbedingung seiner *Selbstverpflichtung* gemacht hat. Gleichzeitig räumt sie ein, daß die Annahme des ACEA in bezug auf Wettbewerbsverzerrungen am besten erfüllt werden kann, wenn Vereinbarungen mit den größten (Gruppierungen der) Nicht-ACEA-Herstellern, die auf dem EU-Markt präsent sind, insbesondere mit den japanischen und koreanischen Automobilherstellern und mit Chrysler (dessen Status derzeit angesichts der jüngsten Entwicklungen überprüft wird) getroffen werden.

Die Kommission hat in der Zwischenzeit Verhandlungen mit dem *Japanischen Automobilherstellerverband (JAMA)* aufgenommen und ist zuversichtlich, daß bald eine

Vereinbarung mit ihm getroffen werden kann. Ferner hat die Kommission den *Koreanischen Automobilherstellerverband* (KAMA) und Chrysler zur Aufnahme von Verhandlungen aufgefordert.

IV. NÄCHSTE SCHRITTE BEI DER WEITERVERFOLGUNG DER *VEREINBARUNG*

Die *Vereinbarung* sieht vor, daß innovative Fahrzeugkonzepte sowie Pkw, die mit alternativen Kraftstoffen oder grundlegend neuen Antriebssystemen angetrieben werden, in das CO₂-Ziel des ACEA einbezogen werden. Dafür ist es erforderlich, deren CO₂-Emissionen nach einem einheitlichen Verfahren zu messen und/oder zu berechnen, was zur Folge hat, daß die Richtlinie 93/116/EG von der Kommission entsprechend geändert werden muß. Zugleich sollte der in dieser Richtlinie enthaltene Fahrzyklus an den Fahrzyklus der Richtlinie 91/441/EWG, geändert durch das Vermittlungsverfahren zum Auto-Öl-Programm zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament am 29.6.1998, angeglichen werden.

V. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Nach Auffassung der Kommission entspricht die vorliegende *Vereinbarung* mit dem *Dachverband der Europäischen Automobilhersteller* (ACEA) den Leitlinien der Mitteilung über Umweltvereinbarungen (KOM(95) 561) sowie den Anforderungen für eine Vereinbarung mit der Industrie in der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen (KOM(95) 689; Schlußfolgerungen des Rates vom 25.6.1996). Die *Vereinbarung* leistet den vom Rat geforderten "Hauptbeitrag" zu dem Gesamtziel der Strategie und beruht auf soliden Grundlagen, die erwarten lassen, daß sie in vollem Umfang umgesetzt werden wird. Die Kommission hat Verhandlungen über ähnliche Vereinbarungen mit Nicht-ACEA-Herstellern aufgenommen und ist zuversichtlich, daß diese Verhandlungen rasch abgeschlossen werden können. Die *Vereinbarung* wird einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der Treibhausgasminderungsziele der Gemeinschaft im Rahmen des Protokolls von Kioto leisten.

Vor diesem Hintergrund und unter der Bedingung, daß die Notifizierung nach dem Wettbewerbsrecht der Gemeinschaft keine Probleme aufwirft, hält die Kommission diese *Vereinbarung* mit dem ACEA für zufriedenstellend und hat die Absicht, als ihren Teil der *Vereinbarung* zu einem späteren Zeitpunkt eine Empfehlung an den ACEA zu verabschieden. Zuvor jedoch möchte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat die Gelegenheit geben, sich zu der *Selbstverpflichtung* und der Bewertung in dieser Mitteilung zu äußern. Daher verschiebt die Kommission die Verabschiedung ihrer Empfehlung bis Ende Oktober.

ANHANG:

**ACEA-Selbstverpflichtung zur CO₂-Minderung bei neuen Personenkraftwagen
im Rahmen einer Umweltvereinbarung zwischen der Europäischen Kommission
und dem ACEA**



European
Automobile
Manufacturers
Association

The President

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

July 27th 1988

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 Fischetsrieder

Encl.

ACEA

Association des
Constructeurs
Européens
d'Automobiles

Rue du Louvre 211
B-1000 Brussels
Tel: (32) 21 739 22 50
Fax: (32) 21 739 22 40
Telex: 320 23 11
Tlx: 320 23 072 0 31
CIB: 320 024 930 1 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 CO₂ reduction of 25% for newly registered cars, compared to 1995.

- (3) In 2003, ACEA will review the potential for additional CO₂ reduction, with a view to moving further towards the Community's objective of 120g CO₂/km by 2012.
- (4) For 2003, ACEA considers an estimated target range of 165-170 g of CO₂/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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ reduction commitments in Europe.

C) Promotion of car CO₂-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 CO₂/km in 2008. This commitment is based on the assumption of an unhampered diffusion of car CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 5th 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 CO₂ 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 CO₂ emission figures, compared to the previously used directive, whereas the CO₂ emissions from cars in the real world have not changed.

(2) Fuels Specifications

Characteristics of the fuels are key factors in car CO₂ emission reductions:

- A) to achieve further emission reduction together with lowered CO₂ emissions the fuel efficient lean burn technology will be combined with special exhaust gas after-treatment devices capable to reduce NO_x 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_x/CO₂ trade-off in favour of CO₂ emission reductions;
- C) low aromatics in gasoline and a high cetane number in diesel lead to CO₂ 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 CO₂/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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂/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 0254-1467

KOM(98) 495 endg.

DOKUMENTE

DE

06 07 10 14

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

ISBN 92-78-38758-4

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg