



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 29.07.1998  
KOM(1998) 495 lopull.

KOMISSION TIEDONANTO  
NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

**Henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian  
täytäntöönpaneminen:  
Euroopan autoteollisuuden kanssa tehtävä ympäristösopimus**



## I. Johdanto

Henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämistä ja polttoainetalouden parantamista koskevan yhteisön strategian (KOM(95) 689) yhden osan muodostaa autoteollisuuden kanssa tehtävä ympäristösopimus (muut osat ovat ajoneuvojen verotusta koskevat toimenpiteet polttoainetehokkaiden henkilöautojen edistämiseksi yhteisön yleisen ajoneuvojen verotusta koskevan kehyksen puitteissa ja kuluttajille suunnattu polttoainetaloutta koskeva tiedotusjärjestelmä (polttoainetaloutta koskeva merkintä)). Nämä kolme välinettä vahvistavat ja täydentävät toisiaan strategiaa täytäntöönpanossa. Euroopan autoteollisuuden (*Euroopan autonvalmistajien liitto - ACEA*) kanssa käytyjen neuvottelujen sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston aiemman kuulemisen perusteella komissio aikoo tehdä ACEA:n kanssa sopimuksen (jäljempänä '*sopimus*').

Henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämistä koskeva yhteisön strategia on komission ehdottama. Neuvosto on kannattanut strategian yleistä lähestymistapaa. Neuvosto on erityisesti maininnut, että strategian tavoitteena olisi oltava keskimääräisten CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentäminen arvoon 120 g/km uusien henkilöautojen osalta vuoteen 2005 mennessä tai viimeistään vuonna 2010 (neuvoston päätelmät, annettu 25.6.1996). Neuvoston mielestä olisi myös pyrittävä saamaan aikaan sopimus, jossa teollisuus sitoutuisi osallistumaan merkittävästi tämän tavoitteen saavuttamiseen. Euroopan parlamentti on puolestaan tähän saakka vastustanut sopimusperiaatetta ja kehottanut komissiota tekemään henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjen raja-arvoja koskevan ehdotuksen, jonka tavoitteet olisivat jopa neuvoston asettamia tavoitteita tiukemmat. Euroopan parlamentti kuitenkin kannattaa polttoainetaloutta koskevaa merkintää ja verotusta koskevia toimenpiteitä (päätöslauselma, annettu 10.4.1997). Komissio on ymmärtänyt, että vaikka Euroopan parlamentti edelleen periaatteessa vastustaa sopimuksen tekemistä, se saattaisi suostua sopimuksen tekemiseen tietyin edellytyksin. Auto-Oil I -ohjelman polttoaineen laatua koskevaan direktiiviin liittyvän Euroopan parlamentin ja neuvoston välisen menestyksekkään sovittelumenettelyn aikana komissio antoi Euroopan parlamentin kehoituksesta 29.6.1998 seuraavan ilmoituksen: "Mikäli ACEA:n kanssa käytävissä neuvotteluissa ei päästä tyydyttävään lopputulokseen, komissio sitoutuu harkitsemaan sitovan lainsäädännön antamista."

Komissio tekee piakkoin lainsäädäntöehdotuksen kuluttajille suunnatusta polttoainetaloutta koskevasta tiedotusjärjestelmästä.

Komissio uskoo, että ACEA:n kanssa tehtävän *sopimuksen* ehdot vastaavat neuvoston odotuksia ja komission omia alkuperäisiä tavoitteita (KOM(95) 689). Lisäksi ehdoissa otetaan huomioon ympäristösopimuksia koskevat yleiset ehdot, jotka sisältyvät komission tiedonantoon ympäristösopimuksista (KOM(96) 561). *Sopimus* muodostuu seuraavista osista: ACEA:n johtokunnan muodollisesti hyväksymästä *sitoumuksesta* (ks. liite), komission myöhemmin antamasta suosituksesta sekä (sopimuksen täytäntöönpanon osalta) ACEA:n ja komission välillä käytävästä kirjeenvaihdosta<sup>1</sup>. Tässä tiedonannossa esitetään komission arviointi *sopimuksen* ehdoista.

---

<sup>1</sup> Ks. myös komission yksiköiden analyysi ACEA:n 2.6.1998 tekemästä ehdotuksesta *sitoumukseksi* (SEC(98) 1047), johon useimmat *sitoumuksen* osat jo sisältyivät.

## II. Sopimuksen ehdot: komission arviointi

Ympäristösopimuksia koskevassa komission tiedonannossa (KOM(96) 561) annetaan suosituksia ympäristösopimusten yleisistä suuntaviivoista. ACEA:n kanssa tehtävässä *sopimuksessa* otetaan huomioon kyseiset suuntaviivat, ja sopimus täyttää henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian vaatimukset.

### 1. CO<sub>2</sub>-päästöjen tavoite

ACEA:n *sitoumukseseen* sisältyy selkeä määrällinen CO<sub>2</sub>-päästöjen keskimääräinen tavoite Euroopan unionin alueella myytyjen uusien henkilöautojen osalta. Tämä on 140 g/km vuoteen 2008 mennessä yhteisön nykyisen mittausmenettelyn mukaisesti mitattuna (direktiivi 93/116/EY). *Sopimusta* sovelletaan direktiivin 70/156/ETY määritelmän mukaisiin M<sub>1</sub>-luokan henkilöautoihin, vaikkakin innovatiiviset ajoneuvosuunnitelmat ja autot, joissa käytetään vaihtoehtoisia polttoaineita tai radikaalisti nykyisistä poikkeavia käyttövoimajärjestelmiä, lasketaan myös hyväksi ACEA:n CO<sub>2</sub>-päästöjen tavoitteen saavuttamisessa (ks. *sitoumuksen* innovaatioiden hyväksymistä koskeva olettaus). Komission mielestä nämä critelmät täyttävät määrällistä tavoitetta ja yksiselitteisiä määritelmiä koskevan vaatimuksen, mikä on yksi hyvän ympäristösopimuksen pääedellytyksistä.

*Sopimuksessa* vuodelle 2008 asetettu CO<sub>2</sub>-päästöjen tavoite vastaa myös neuvoston ohjetta siitä, että *sopimuksessa* olisi velvoitettava teollisuus osallistumaan merkittävästi yhteisön strategian tavoitteen saavuttamiseen kokonaisuudessaan, sillä tavoite kattaa noin 70 prosenttia nykyisen (1995) markkinoilla vallitsevan keskiarvon (186 g/km) ja yhteisön tavoitteen (120 g/km) välisestä erosta. Tavoitteen saavuttamiselle asetettu määräaika 2008 on neuvoston asettaman aikarajan, 2005-2010, puitteissa. Lisäksi ACEA sitoutuu itse vuonna 2003 tarkastelemaan uudelleen mahdollisuutta CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämiseksi edelleen vuoteen 2012 mennessä.

Kun otetaan huomioon, että henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämistä koskeva yhteisön strategia koostuu välineistä, jotka täydentävät toisiaan strategian yleisen tavoitteen saavuttamiseksi, välineiden lisäarvon säilyttäminen on olennaista. Henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjä voidaan vähentää:

- teknisin parannuksin; tekniset parannukset voivat lisäksi saada aikaan muutoksia markkinoilla lisäämällä tiettyjen henkilöautoluokkien kiinnostavuutta kuluttajien silmissä ja/tai luomalla uusia markkinalohkoja; ja
- markkinoilla tapahtuvien muutoksien, erityisesti siirtymällä pienempiin ja vähemmän polttoainetta kuluttaviin autoihin ("downsizing"). Markkinoilla tapahtuvat muutokset voivat johtua kuluttajien muuttuneista mieltymyksistä, autonvalmistajien tuotteita koskevaa politiikan ja markkinointiponnisteluja muutoksista sekä muun muassa verotusta koskevista toimenpiteistä ja polttoainetaloutta koskevasta merkinnästä.

Yhteisön strategian eri osien lisäarvo varmistetaan, koska ACEA sitoutuu *sopimuksessa* teknisiin parannuksiin ja koska sen CO<sub>2</sub>-tavoitteessa otetaan huomioon ACEA:n CO<sub>2</sub>-

---

velvoitteiden lisäksi markkinoilla tapahtuvista muutoksista johtuvat CO<sub>2</sub>-päästöjen edut, jotka saatettaisiin saavuttaa verotusta koskevien toimenpiteiden ja polttoainetaloutta koskevan merkinnän ansiosta.

ACEA:n *sitoumuksessa* otetaan nimenomaisesti huomioon verotusta koskevien toimenpiteiden mahdollinen lisäarvo, eikä siihen sisälly lausekkeitä, joissa asetettaisiin kyseenalaiseksi yhteisön tai sen jäsenvaltioiden oikeus toteuttaa veropoliittisia toimenpiteitä. Samalla ACEA olettaa, että se pystyy saavuttamaan *sitoumuksen* mukaiset CO<sub>2</sub>-tavoitteensa ilman verotusta koskevia lisätoimenpiteitä. Lisäksi ACEA sitoutuu saavuttamaan vuodelle 2008 asetetun CO<sub>2</sub>-tavoitteensa 'pääasiassa' tekniikan kehityksen ja siihen liittyvien, markkinoilla tapahtuvien muutosten avulla, jolloin tilaa jää myös yhteisön strategian muiden välineiden aiheuttamille muutoksille markkinoilla. Komissio korostaa suosituksessaan verotusta koskevien toimenpiteiden lisäarvoa. Strategiassa tarkoitetuista muista välineistä saatavan lisäarvon ohella komissio katsoo, että ACEA:n sitoumus on tarkoituksenmukaista ottaa lähtökohdaksi, kun pyritään saavuttamaan yhteisön asettama tavoite 120 g/km.

## 2. Taustaolettamat

ACEA:n *sitoumukseseen* sisältyy tiettyjä taustaolettamia. Olettamat heijastavat sitä, että kehityssuunnat, jotka eivät ole autoteollisuuden hallittavissa ja jotka ovat teknisesti ja taloudellisesti rajoittavia, saattavat vaikuttaa autoteollisuuden kykyyn saavuttaa sille asetettu CO<sub>2</sub>-päästöjen tavoite, ja olettamukset ovat näin ollen oikeutettuja. Komissio näkee kyseiset olettamat erityisesti seuraavassa valossa:

1. Niiden polttoaineiden saatavuus, joita tarvitaan ACEA:n CO<sub>2</sub>-tavoitteen saavuttamisen kannalta tarpeellisten tekniikoiden soveltamiseen: *sitoumus* perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston välisen sovittelumenettelyn tuloksena 29.6.1998 esitettyihin vaatimuksiin, jotka koskevat rikin 50 ppm:n enimmäisarvoa bensiinin ja dieselin osalta sekä bensiinin aromaattisten aineiden 35 prosentin enimmäispitoisuutta. ACEA:n mielestä markkinoilla oleva polttoaine tulee olemaan kuitenkin keskimääräisesti laadultaan näitä lainsäädännössä esitettyjä vaatimuksia parempaa teknisistä ja markkinoihin liittyvistä syistä johtuen. Polttoaineen laatuun liittyviä mahdollisia ongelmia tarkasteltaisiin *sopimuksen* seurannan yhteydessä.
2. Ei sellaisia kilpailun vääristymiä, jotka asettavat eurooppalaiset valmistajat epäedulliseen asemaan CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämiseksi tekemiensä ponnistelujen takia: tämä olettama on henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian mukainen (ks. myös osa III jäljempänä).
3. Polttoainetehokkaiden tekniikoiden esteetön leviäminen markkinoille: komissio ja ACEA ovat yhtä mieltä siitä, että tämä ei rajoita yhteisön eikä jäsenvaltioiden vapautta toteuttaa verotusta koskevia tai sääntelytoimenpiteitä. Kyseisiä toimenpiteitä kuitenkin pohdittaisiin *sopimuksen* seurannan yhteydessä, ja ne saattaisivat tietyissä olosuhteissa johtaa sopimuksen uudelleentarkasteluun.
4. Strategian vaikutukset Euroopan autoteollisuuden yleiseen taloudelliseen tilanteeseen otettava huomioon: yhteisö ottaisi kyseiset vaikutukset huomioon joka tapauksessa.

Komissiolla ei ole mitään syytä uskoa, että taustaoletukset<sup>2</sup> eivät toteutuisi, ja näin ollen *sopimuksen* uudelleentarkastelu ei pitäisi olla tarpeen missään vaiheessa. Lisäksi komissio suostuisi tarkastelemaan ACEA:n CO<sub>2</sub>-tavoitetta uudelleen vasta, kun kumpikin osapuoli olisi yhdessä tarkkaan arvioinut kaikki asiaan vaikuttavat näkökohdat, kuullut tarvittaessa muita asiantuntijoita ja turvautunut kaikkiin muihin keinoihin CO<sub>2</sub>-tavoitteen säilyttämiseksi. ACEA ja komissio sopivat tässä tapauksessa noudatettavasta menettelystä kirjeitse myöhemmässä vaiheessa.

Komission mielestä ACEA:n *sitoumuksen* CO<sub>2</sub>-päästöjen tavoite on vakaa ja yksiselitteinen perusta *sopimukselle*, joka täyttää henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian vaatimukset.

### 3. Välitavoitteet

Komissio, Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat korostaneet välitavoitteiden merkitystä autoteollisuuden kanssa tehtävässä sopimuksessa. Eri vaiheista koostuva lähestymistapa on myös olennainen piirre ympäristösopimuksille yleensä (KOM(96) 561). ACEA:n kanssa tehtävä *sopimus* täyttää tämän edellytyksen, sillä siinä asetetaan seuraavat kaksi välitavoitetta:

1. Viimeistään vuonna 2000 jotkut eurooppalaiset valmistajat alkavat myydä EU-markkinoilla malleja, joiden CO<sub>2</sub>-päästöt ovat enintään 120 g/km. Tämä on osoitus ACEA:n sitoutumisesta ponnisteluihin henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämiseksi pikaisesti.
2. Uusien henkilöautojen keskimääräisille CO<sub>2</sub>-päästöille annetaan "arvioitu tavoite" vuodelle 2003. Tavoite on kuitenkin ohjeellinen eikä sitä voida pitää teollisuuden tekemänä lisäsitoumuksena.

Komissio ymmärtää, että vuoden 2003 välitavoite on puhtaasti ohjeellinen, mikä vastaa komission ympäristösopimuksista antamassa tiedonannossa (KOM(96) 561) esitettyjä suuntaviivoja. Komissio pitää kuitenkin kyseistä välitavoitetta erityisen tärkeänä *sopimuksen* tehokkuuden osoittamisessa. Tämä sopii erityisesti yhteen Euroopan parlamentin ilmaisemien huolien kanssa. Tätä taustaa vasten komissio tarkastelisi *sopimusta* perusteellisesti uudelleen, jos ACEA ei saavuttaisikaan vuoden 2003 tavoitetta, ja harkitsisi sitovan lainsäädännön antamista. Tietenkin komissio joka tapauksessa toteuttaisi tavoitteen saavuttamiseksi tarvittavia toimenpiteitä, jos *sopimuksen* voimassaoloaikana syntyisi tilanne, jolloin olisi syytä epäillä, että *sopimusta* ei kunnioiteta. Tämä aikomus pitäisi sisällyttää komission suositukseen, ja siitä muodostuu lopulta osa *sopimusta*. ACEA on täysin tietoinen kyseisen lausekkeen olemassaolosta. On huomattava, että komissio on jo ilmaissut aikomuksensa harkita

---

<sup>2</sup> Yksi 'olettava' edellä mainittujen lisäksi on se, että innovatiiviset ajoneuvosuunnitelmat ja autot, joissa käytetään vaihtoehtoisia polttoaineita tai radikaalisti nykyisestä poikkeavia käyttövoimajärjestelmiä, lasketaan hyväksi *sopimuksen* CO<sub>2</sub>-päästöjen tavoitteen saavuttamisessa. Tämä 'olettava' liittyy kuitenkin enemmän *sopimuksen* soveltamisalan määrittelmään (ks. edellä), ja koska komissio hyväksyy sen, että kyseiset ajoneuvot sisällytetään *sopimuksen* soveltamisalaan, kyseessä ei ole tarkasti ottaen olettava.

sitovan lainsäädännön antamista, jos ACEA:n kanssa käytävissä neuvotteluissa epäonnistuttaisiin (Auto-Oil I -ohjelman menestyksekkään sovittelumenettelyn aikana 29.6.1998 annettu ilmoitus - ks. edellä).

#### 4. Seuranta, tulosten varmistaminen ja kertomukset

Neuvoston 25.6.1996 annetuissa päätelmissä painotettiin sellaisen seurantajärjestelmän merkitystä, jolla seurataan uusien henkilöautojen keskimääräisten CO<sub>2</sub>-päästöjen kehitystä jäsenvaltioiden toimittamien tietojen perusteella. Teollisuuden tiedoista riippumaton seurantajärjestelmä on paras perusta tulosten riippumattomalle varmistamiselle (tämä on yksi komission suosittelemista ympäristösopimusten edellytyksistä (KOM(96) 561). Komissio on tehnyt ehdotuksen yhteisön seurantajärjestelmästä (KOM(98) 348), ja se pyytää Euroopan parlamenttia ja neuvostoa käsittelemään ehdotuksen nopeasti, jotta järjestelmä saadaan toimintaan mahdollisimman pian. Samalla komissio pitää myönteisenä ACEA:n tarjousta toimittaa omia, virallisista hallituslähteistä saatuja tietoja, jotta edistymistä voidaan seurata ennen kuin yhteisön tuleva seurantajärjestelmä saadaan toimintaan.

Uusien henkilöautojen keskimääräisten CO<sub>2</sub>-päästöjen kehitystä seuraavan tilastollisen menetelmän lisäksi *sopimuksessa* perustetaan komission ja ACEA:n yhteisesti hallinnoima laajempi, 'kokonaisvaltainen' seurantajärjestelmä. Tällä järjestelmällä seurattaisiin erityisesti oletettavia, joihin ACEA:n *sitoumus* perustuu. ACEA on suostunut toimittamaan tiedot, jotka ovat tarpeen seurantajärjestelmän toiminnan kannalta ja joita järjestelmä tarvitsee tunnistaakseen ennakolta *sopimuksen* CO<sub>2</sub>-päästöjen tavoitteen saavuttamisessa mahdollisesti kohdattavat ongelmat. Järjestelmän avulla pystytään tunnistamaan varhaisessa vaiheessa olosuhteet, jotka saattavat helpottaa tai estää *sopimuksen* tavoitteiden saavuttamista. Yhteisen seurantajärjestelmän menettelyistä sovitaan komission ja ACEA:n välillä käytävässä kirjeenvaihdossa. Komission mielestä yhteisön tuleva seurantajärjestelmä ja ACEA:n kanssa yhteinen seurantamekanismi muodostavat yhdessä tehokkaan välineen *sopimuksen* seurantaan ja perustan laajemmalle yhteistyölle osapuolten välillä henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjen alalla.

Komissio antaa henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjä koskevan yhteisön tulevan seurantajärjestelmän, ACEA:n kanssa yhteisen seurantajärjestelmän ja mahdollisesti tarpeellisten jatkotutkimusten pohjalta vuosittain kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle *sopimuksen* täytäntöönpanosta sekä henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjä koskevan yhteisön strategian edistymisestä ja vaikutuksista yleensä Kioton pöytäkirjan sitoumusten valossa. Tarvittaessa komissio käyttää kertomuksen valmistelussa apuna jäsenvaltioiden teknisiä asiantuntijoita.

ACEA:n *sitoumuksen* ja komission vastauksena kyseiseen *sitoumukseen* antaman suosituksen julkaiseminen *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* sekä komission vuosittaiset kertomukset täyttävät ympäristösopimuksia koskevissa komission suuntaviivoissa (KOM(96) 561) tarkoitetut kansalaisille tiedottamisen ja avoimuuden tunnusmerkit.

#### 5. Yleiset määräykset

*Sopimus* täyttää myös muut ympäristösopimuksista annetun tiedonannon (KOM(96) 561) suuntaviivat soveltuvin osin.

1. ACEA:n *sopimuksen* velvoitteiden lisätakuina komission pitäisi ilmoittaa suosituksessaan selvästi, että se harkitsee lainsäädännön antamista, mikäli ACEA ei kunnioita velvoitteitaan. *Sopimus* ei vaikuta komission Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaiseen aloiteoikeuteen.
2. ACEA:n *sitoumuksessa* ilmoitetaan selvästi *sopimuksen* osapuolet teollisuuden puolelta. *Sitoumuksen* antaa ACEA:n puheenjohtaja ACEA:n puolesta ACEA:n sääntöjen mukaisesti. Henkilöautoja valmistavat ACEA:n jäsenet kannattavat *sitoumusta* ja ovat suostuneet tekemään kaikkensa ACEA:n velvoitteiden täyttämiseksi.
3. Periaatteessa *sopimus* päättyy, kun siinä asetettu CO<sub>2</sub>-päästöjen tavoite saavutetaan vuonna 2008. Komissio kuitenkin pitää myönteisenä ACEA:n sitoumusta tarkastella uudelleen mahdollisuuksia CO<sub>2</sub>-päästöjen edelleen vähentämiseen vuonna 2003, jotta päästäisiin lähemmäs CO<sub>2</sub>-tavoitetta 120 g/km vuoteen 2012 mennessä. Tämä saattaisi muodostaa perustan *sopimuksen* jatkamiselle.
4. *Sopimuksen* ehtoja ja erityisesti siinä asetettua CO<sub>2</sub>-tavoitetta saatetaan tarkastella uudelleen erityisesti silloin, jos jokin niistä olettamista, joihin ACEA:n sitoumukset perustuvat, jää toteutumatta. Tässä tapauksessa sovellettavista menettelyistä sovitaan edellä mainitussa kirjeenvaihdossa. Komissio puolestaan säilyttää Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaiset oikeutensa. *Sopimuksen* molemmat osapuolet toimivat hyvässä uskossa *sopimuksen* täytäntöönpanossa ja mahdollisessa uudelleentarkastelussa.
5. Yleisesti ottaen komissio suhtautuu myönteisesti yhteistyöhön ympäristönsuojelun alalla. ACEA:n *sitoumuksen* on kuitenkin oltava yhteisön kilpailusääntöjen mukainen. Mikäli *sitoumukseseen* sisältyy tiettyjä kilpailua rajoittavia tekijöitä tai se perustuu tällaisiin tekijöihin, komission on tehtävä asiasta virallinen ilmoitus Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 85 artiklan nojalla ennen kuin se voi ilmoittaa kantansa *sopimuksesta*. Tässä vaiheessa komissiolla ei ole mitään syytä uskoa, että *sopimus* olisi yhteisön kilpailusääntöjen vastainen. Komission yksiköt työskentelevät tiiviisti yhdessä ACEA:n kanssa selvittääkseen asian mahdollisimman nopeasti.

### III. ACEA:n ulkopuoliset valmistajat

*Euroopan autonvalmistajien liiton* (ACEA) kanssa tehtävä *sopimus* on ratkaiseva ensimmäinen askel, kun pannaan täytäntöön henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian kyseistä osaa. Strategian mukaan samanlaisia sopimuksia olisi tehtävä ACEA:n ulkopuolisten valmistajien ja tuojien kanssa. Komissio pitää myönteisenä sitä, ettei ACEA ole tehnyt näistä muista sopimuksista *sitoumuksensa* edellytystä. Samalla komissio tunnustaa, että kilpailun vääristymiä koskevaan ACEA:n olettamukseen vastataan parhaimmin tekemällä sopimukset tärkeimpien EU-markkinoilla olevien ACEA:n ulkopuolisten valmistajien (ryhmien), erityisesti Japanin ja Korean autonvalmistajien sekä Chryslerin (viimeksi mainitun asemaa tarkastellaan uudelleen viimeaikaisen kehityksen valossa), kanssa.



Komissio on jo aloittanut neuvottelut *Japanin autonvalmistajien liiton* (JAMA) kanssa ja uskoo, että sopimus on tehtävissä pian. Komissio on myös esittänyt *Korean autonvalmistajien liitolle* (KAMA) ja Chryslerille neuvottelujen aloittamista.

#### **IV. Muut sopimuksesta aiheutuvat toimenpiteet**

*Sopimuksen* mukaan innovatiiviset ajoneuvosuunnitelmat sekä autot, joissa käytetään vaihtoehtoisia polttoaineita tai radikaalisti nykyisestä poikkeavia käyttövoimajärjestelmiä, lasketaan hyväksi ACEA:n CO<sub>2</sub>-päästöjen tavoitteen saavuttamisessa. Tämä edellyttää, että niiden CO<sub>2</sub>-päästöt mitataan ja/tai lasketaan standardoidun menettelyn mukaisesti. Näin ollen komission on muutettava direktiiviä 93/116/EY vastaavasti. Samalla kyseisen direktiivin ajosykli on muutettava direktiivin 91/441/ETY mukaiseksi, sellaisena kuin direktiivi on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston välisen 29.6.1998 käydyin Auto-Oil I -ohjelmaa koskeneen sovittelumenettelyn tuloksena.

#### **V. Päätelmät**

Komission mielestä käsiteltävänä oleva *Euroopan autonvalmistajien liiton* (ACEA) kanssa tehtävä *sopimus* on ympäristösopimuksista annetussa tiedonannossa (KOM(95) 561) esitettyjen suuntaviivojen mukainen ja vastaa teollisuuden kanssa tehtävän sopimuksen edellytyksiä henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian mukaisesti (KOM(95) 689; neuvoston päätelmät, annettu 25.6.1996). *Sopimuksessa* velvoitetaan neuvoston ohjeen mukaisesti teollisuus osallistumaan merkittävästi strategian kokonaistavoitteen saavuttamiseen, ja se perustuu realistisiin ehtoihin, joiden perusteella voidaan odottaa sopimuksen täydellistä täytäntöönpanoa. Komissio on aloittanut neuvottelut samanlaisista sopimuksista ACEA:n ulkopuolisten valmistajien kanssa ja odottaa saavansa kyseiset neuvottelut päätökseen hyvissä ajoin. *Sopimus* edistää merkittävästi kasvihuonekaasujen päästöjä koskevien, Kioton pöytäkirjan mukaisten yhteisön tavoitteiden saavuttamista.

Tätä taustaa vasten ja edellyttäen, että yhteisön kilpailulakien mukaisesti annetun ilmoituksen perusteella ei synny ongelmia, komissio uskoo, että *sopimuksesta* ACEA:n kanssa muodostuu tyydyttävä, ja se aikoo antaa osana *sopimusta* ACEA:lle suosituksen. Ensin komissio haluaa kuitenkin antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle mahdollisuuden ilmaista mielipiteensä ACEA:n *sitoumuksesta* ja tässä tiedonannossa siitä esitetystä arvioinnista. Komissio siirtää näin ollen suosituksen antamisen lokakuun loppuun.

**LIITE**

**ACEA:n sitoumus  
uusien henkilöautojen CO<sub>2</sub> -päästöjen vähentämiseen  
Euroopan komission ja ACEA:n välisen ympäristösopimuksen yhteydessä**



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.i.e.

Rue du Noyer 211  
B-1000 Bruxelles  
Tel (32) 21 738 55 50  
Fax (32) 21 738 73 10  
(32) 21 738 73 11  
TVA BE 443 072 631  
SCR 210 0269404 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 1024-4492

KOM(98) 495 lopullinen

# ASIAKIRJAT

FI

06 07 10 14

Luettelonumero : CB-CO-98-506-FI-C

ISBN 92-78-38765-7

Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto  
L-2985 Luxemburg

12