



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 29.07.1998
KOM(1998) 495 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN
TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

**Genomförande av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från
personbilar:
Ett miljöavtal med den europeiska bilindustrin**

I. Inledning

En av åtgärderna i gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och förbättrad bränsleekonomi (KOM(95) 689) är ett miljöavtal med bilindustrin (övriga åtgärder utgörs av differentierade skatter för att främja bränsleeffektiva bilar i ett gemenskapsövergripande skattesystem, och ett system för bränsleinformation riktad till konsumenterna (bränsleekonomimärkning)). Dessa tre styrmedel kommer att komplettera och stärka varandra vid genomförandet av strategin. Efter slutförda förhandlingar med den europeiska bilindustrin (*European Automobile Manufacturers Association* - ACEA) och tidigare samråd med rådet och Europaparlamentet i frågan, avser kommissionen nu att ingå ett avtal med ACEA (nedan kallat *avtalet*).

Gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar lades fram av kommissionen. Rådet gav sitt stöd till strategin som helhet och specificerade att strategins mål bör vara att minska koldioxidutsläppen för nya personbilar till 120 g/km i genomsnitt år 2005, eller senast år 2010 (rådets slutsatser av den 25 juni 1996). Rådet angav vidare att man genom ett avtal bör försöka förmå bilindustrin att "ge det största bidraget" till detta mål.

Europaparlamentet har hittills varit motståndare mot en åtgärd i form av ett avtal, och i stället uppmanat kommissionen att föreslå gränsvärden för koldioxidutsläpp från personbilar som till och med är ambitiösare än rådets. Man har dock ställt sig positiv till bränsleekonomimärkning och skatteåtgärder (resolution av den 10 april 1997). Kommissionen har dock förstått att parlamentet kan tänka sig att gå med på ett avtal under vissa förutsättningar, trots att man fortfarande är motståndare till åtgärden i princip. I samband med den framgångsrika förlikningen mellan parlamentet och rådet beträffande fordons- och oljeprogrammet I om bränslekvalitet den 29 juni 1998 deklarerade kommissionen följande på parlamentets anmodan: "Om förhandlingarna med ACEA inte leder till några goda resultat åtar sig kommissionen att undersöka alternativet att införa tvingande lagstiftning".

Kommissionen kommer inom kort att lägga fram ett förslag till lagstiftning om ett system för konsumentinformation om bränsleekonomi.

Kommissionen anser att villkoren i det avtal som man avser ingå med ACEA motsvarar rådets förväntningar och kommissionens egna ursprungliga målsättningar (KOM(95) 689). I villkoren tas dessutom hänsyn till de allmänna kriterierna för miljöavtal enligt kommissionens meddelande om miljöavtal (KOM(96) 561). Avtalet kommer att bestå av ett *åtagande*, formellt antaget av ACEA:s styrelse (se bilaga), en *rekommendation* som därefter skall antas av kommissionen och (i samband med genomförandet) en *skriftväxling* mellan ACEA och kommissionen.¹ I detta meddelande redogörs för kommissionens bedömning av avtalsvillkoren.

¹ Se även kommissionens analys av ACEA:s förslag till åtagande av den 2 juni 1998 (SEK(1998)1047) som innehåller de flesta av åtagandets delar.

II. Avtalsvillkoren: Kommissionens bedömning

I kommissionens meddelande om miljöavtal (KOM(96) 561) ges ett antal riktlinjer för miljöavtal. Avtalet med ACEA tar hänsyn till dessa riktlinjer och uppfyller kraven i gemenskapsstrategin för minskning av koldioxidutsläpp från bilar.

1. Mål för utsläpp av koldioxid

ACEA:s åtagande innehåller ett tydligt kvantifierat mål för genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar som säljs inom Europeiska unionen, dvs. 140 g/km senast år 2008, mätt enligt gemenskapens nuvarande mätmetod (direktiv 93/116/EG). Avtalet omfattar personbilar i kategorin M1 som definieras i direktiv 70/156/EEG, men innovativa fordon och bilar som utnyttjar alternativa bränslen eller radikalt nya framdrivningssystem kommer också att räknas med i ACEA:s mål för koldioxidutsläpp (se den förutsättning för åtagandet som gäller godtagande av innovationer). Kommissionen anser att dessa specifikationer överensstämmer med de viktigaste kriterierna för ett bra miljöavtal – ett kvantifierat mål och otvetydiga definitioner.

Avtalets mål för koldioxidutsläpp år 2008 motsvarar också rådets krav på att avtalet skall utgöra "det största bidraget" för att uppnå målet med gemenskapsstrategin som helhet, genom att täcka cirka 70 % av skillnaden mellan nuvarande (1995) marknadsgenomsnitt (186 g/km) och gemenskapens mål på 120 g/km. År 2008 ligger inom den tidsram som fastställts av rådet, dvs. år 2005 - 2010. Dessutom åtar sig ACEA att år 2003 undersöka möjligheterna till ytterligare minskningar inför år 2012.

Eftersom gemenskapens strategi för minskning av koldioxidutsläpp från bilar innehåller styrmedel som kompletterar varandra för att uppnå strategins övergripande mål, är det viktigt att bibehålla det mervärde som dessa styrmedel ger. Koldioxidutsläpp från bilar kan minskas genom

- tekniska förbättringar; dessa kan även medföra ändrade marknadsförhållanden genom att göra vissa biltyper attraktivare för konsumenten och/eller skapa nya marknadssegment, och
- genom ändrade marknadsförhållanden, särskilt i riktning mot mindre och mer bränsleeffektiva bilar ("downsizing"); sådana förändringar kan bland annat vara ett resultat av konsumentpreferenser, biltillverkarnas produktpolicy och marknadsföring, samt skatteåtgärder och bränsleekonomimärkning.

Mervärdet hos de olika delarna av gemenskapens strategi garanteras genom att ACEA genom avtalet förbinder sig att göra tekniska förbättringar, och eftersom strategins utsläppsmål ger marginal för utsläppsminskningar till följd av ändrade marknadsförhållanden utöver ACEA:s åtagande som kan framkallas genom skatteåtgärder och bränsleekonomimärkning.

I sitt åtagande erkänner ACEA uttryckligen det eventuella mervärdet hos skatteåtgärder. Det finns inga klausuler som ifrågasätter gemenskapens eller medlemsstaternas behörighet på skatteområdet. ACEA utgår samtidigt ifrån att de kan uppnå utsläppsmålen enligt åtagandet utan ytterligare skatteåtgärder. Man åtar sig dessutom att nå målet för år 2008 "främst" genom teknisk utveckling och de ändrade marknadsförhållanden som sådan utveckling leder till, vilket lämnar utrymme för ytterligare marknadsförändringar som framkallas genom gemenskapsstrategins övriga styrmedel. I sin rekommendation kommer kommissionen att betona mervärdet hos skatteåtgärder. Som komplement till det mervärde som ges av strategins andra styrmedel anser kommissionen att det är önskvärt att beakta ACEA:s åtagande i syfte att uppnå gemenskapens mål på 120 g/km.

2. Förutsättningar

ACEA:s åtagande innehåller vissa förutsättningar. Dessa förutsättningar är motiverade eftersom de återspeglar faktorer utanför bilindustrins kontroll som innebär tekniska och ekonomiska begränsningar och som kan göra det svårare att uppnå utsläppsmålet. Kommissionen gör följande bedömning av förutsättningarna:

1. *Tillgången till bränslen som gör det möjligt att tillämpa den teknik som krävs för att uppnå ACEA:s utsläppsmål:* Åtagandet grundar sig på de krav som kom fram i samband med förlikningsförfarandet mellan rådet och Europaparlamentet den 29 juni 1998, särskilt specifikationen på högst 50 ppm svavel i bensin och dieselbränsle, och en högsta aromathalt i bensin på 35 %, trots att ACEA förväntar sig att marknads genomsnittliga bränslekvalitet kommer att överträffa de lagstiftade kraven på grund av tekniska faktorer och marknadsfaktorer. Eventuella problem vad gäller bränslekvalitet kommer att uppmärksammas i samband med uppföljningen av avtalet.
2. *Ingen konkurrenssnedvridning som missgynnar de europeiska tillverkarna på grund av deras ansträngningar att minska koldioxidutsläppen:* Denna förutsättning ligger i linje med gemenskapsstrategin för minskade koldioxidutsläpp från bilar (se även avsnitt III nedan).
3. *Inga hinder för spridning av bränsleeffektiv teknik till marknaden:* Gemenskapen och ACEA är överens om att detta inte begränsar gemenskapens och medlemsstaternas frihet att använda sig av skatte- eller regleringsmässiga åtgärder. Sådana åtgärder kommer dock att beaktas vid uppföljningen av avtalet och kan ligga till grund för ändringar under vissa omständigheter.
4. *Strategins inverkan på den allmänna ekonomiska situationen för den europeiska bilindustrin måste beaktas:* Gemenskapen skulle ändå beakta denna inverkan.

Kommissionen har ingen anledning att tro att dessa förutsättningar² inte skulle realiseras, och ändringar i avtalet borde därför inte vara nödvändiga i något skede. Kommissionen skulle dessutom endast samtycka till en ändring av utsläppsmålet efter en grundlig gemensam analys av alla relevanta omständigheter, vid behov i samråd med andra experter, och efter det att båda parter har uttömt alla andra metoder för att uppnå utsläppsmålet. ACEA och kommissionen kommer att fastställa det förfarande som skall följas i sådana fall genom en skriftväxling i ett senare skede.

Som helhet anser kommissionen att utsläppsmålet i ACEA:s åtagande utgör en klar och entydig grund för avtalet som uppfyller kraven i gemenskapsstrategin för minskning av koldioxidutsläpp från personbilar.

3. Delmål

Kommissionen, rådet och Europaparlamentet har betonat vikten av delmål i ett avtal med bilindustrin. Att uppnå målen stegvis är också en viktig riktlinje för miljöavtal i allmänhet (KOM(96) 561). Avtalet med ACEA uppfyller detta kriterium genom följande två delmål:

1. Senast år 2000 kommer vissa europeiska tillverkare att börja sälja modeller som släpper ut 120 g/km koldioxid eller mindre på EU-marknaden. Detta demonstrerar ACEA:s vilja att göra omedelbara ansträngningar för att minska koldioxidutsläppen från bilar.
2. Ett uppskattat målintervall för genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya bilar ges för år 2003. Detta intervall är endast vägledande och innebär inte något ytterligare åtagande från industrin.

Kommissionen inser att delmålet för år 2003 endast är vägledande, vilket överensstämmer med riktlinjerna i meddelandet om miljöavtal (KOM(96) 561). Kommissionen anser dock att detta delmål är av särskild vikt som grund för att avgöra om avtalet är effektivt. Framförallt svarar det mot de betänkligheter som har uttryckts av Europaparlamentet. Mot denna bakgrund kommer kommissionen att göra en omfattande översyn av avtalet om ACEA misslyckas med att nå utsläppsintervallet år 2003, och överväga att utarbeta ett förslag till bindande bestämmelser. Kommissionen kommer naturligtvis under alla omständigheter att vidta åtgärder för att göra det möjligt att uppnå målet om det under avtalets giltighet skulle uppstå förhållanden som tyder på brott mot avtalet. Denna avsikt bör tas med i kommissionens rekommendation och kommer därför att bli en del av avtalet. ACEA är väl medveten om denna klausul. Det bör observeras att kommissionen redan har annonserat sin avsikt att överväga att införa bindande bestämmelser om förhandlingarna med ACEA strandar (genom en deklARATION som

² En annan "förutsättning", utöver dem som nämns ovan, är att innovativa fordon och bilar som utnyttjar alternativa bränslen eller radikalt nya framdrivningssystem skall kunna tillgodoräknas för avtalets utsläppsmål. Denna "förutsättning" är dock mer förbunden med definitionen av avtalets räckvidd (se ovan) och eftersom kommissionen godkänner att sådana fordon omfattas av avtalet kan den inte betraktas som en förutsättning i egentlig mening.

gjordes under den framgångsrika förlikningen om fordons- och oljeprogrammet den 29 juni - se ovan).

4. Övervakning, resultatkontroll och rapportering:

I rådets slutsatser av den 25 juni 1996 underströks betydelsen av ett övervakningssystem för att följa utvecklingen av genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar baserat på uppgifter från medlemsstaterna. Ett övervakningssystem som är oberoende av uppgifter från industrin utgör den bästa grunden för en oberoende resultatkontroll (ett av kriterierna för miljöavtal enligt kommissionens rekommendation (KOM(96) 561)). Kommissionen har lagt fram ett system för övervakning i enlighet med dessa riktlinjer (KOM(1998) 348) och ber rådet och Europaparlamentet att behandla detta förslag skyndsamt så att systemet kan tas i användning så fort som möjligt. Samtidigt välkomnar kommissionen ACEA:s erbjudande om att tillhandahålla egna uppgifter som har erhållits från officiella statliga källor, särskilt med tanke på övervakningen av framstegen innan det planerade gemenskapssystemet har kommit igång.

Utöver det statistiska arbetet med att följa utvecklingen av genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya bilar, innehåller avtalet ett bredare "holistiskt" övervakningssystem som skall skötas av kommissionen och ACEA tillsammans. Detta system är särskilt inriktat på att granska utvecklingen av förutsättningarna bakom ACEA:s åtagande. ACEA har lovat att tillhandahålla de uppgifter som behövs för att detta system skall fungera och för att göra det möjligt att med hjälp av systemet på förhand identifiera eventuella problem som gör att avtalets utsläppsmål inte kan uppfyllas. Omständigheter som kan underlätta eller försvåra avtalets uppfyllande kan på detta sätt upptäckas i ett tidigt skede. Förfarandena för detta gemensamma övervakningssystem kommer att fastställas genom en skriftväxling mellan kommissionen och ACEA. Kommissionen anser att det framtida gemenskapssystemet och övervakningssamarbetet med ACEA tillsammans kommer att ge en effektiv övervakning av avtalet och utgöra en grund för bredare samarbete vad gäller koldioxidutsläpp från personbilar.

Med gemenskapens framtida system för övervakning av koldioxidutsläpp från bilar, övervakningssamarbetet med ACEA och vid behov ytterligare undersökningar som grund, kommer kommissionen varje år att rapportera till rådet och Europaparlamentet om genomförandet av avtalet och om den övergripande utvecklingen och konsekvenserna av gemenskapens strategi för koldioxidutsläpp från bilar mot bakgrund av åtagandena enligt Kyoto-protokollet. Vid behov kommer tekniska experter från medlemsstaterna att delta i utarbetandet av denna rapport.

I och med offentliggörandet av ACEA:s åtagande och kommissionens rekommendation angående detta åtagande i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, kommer kommissionens årliga rapport att uppfylla kriteriet vad gäller information till allmänheten och insyn i enlighet med kommissionens riktlinjer för miljöavtal (KOM(96) 561).

5. Allmänna bestämmelser:

Avtalet kommer också att följa övriga relevanta riktlinjer i meddelandet om miljöavtal (KOM(96) 561).

1. Som en ytterligare garanti för att ACEA uppfyller sitt åtagande enligt avtalet bör kommissionen klart ange i sin rekommendation att man kommer att överväga lagstiftningsåtgärder om ACEA inte uppfyller åtagandet. Avtalet inverkar inte på kommissionens initiativrätt enligt fördraget.
2. ACEA:s åtagande anger tydligt avtalsparterna inom industrin. Åtagandet kommer att ingås av ACEA:s ordförande på ACEA:s vägnar i enlighet med dess stadgar. De av ACEA:s medlemmar som tillverkar personbilar har givit sitt stöd till åtagandet och samtyckt till att göra sitt yttersta för att bidra till att det uppfylls.
3. I princip upphör avtalet att gälla när utsläppsmålet har uppnåtts år 2008. Kommissionen välkomnar dock varmt ACEA:s utfästelse att undersöka möjligheterna till ytterligare minskningar år 2003 för att närma sig målet på 120 g/km år 2012. Detta kan eventuellt ligga till grund för en förlängning av avtalet.
4. Avtalsvillkoren, och särskilt utsläppsmålet, kan komma att revideras, i synnerhet om de underliggande förutsättningarna för ACEA:s åtagande inte realiserar. De förfaranden som i så fall skall följas kommer att fastställas i ovan nämnda skriftväxling. Kommissionen å sin sida behåller sin initiativrätt enligt fördraget. Båda parter kommer att handla i god tro vid genomförande och eventuell revidering av avtalet.
5. Kommissionens inställning till samarbete på miljöskyddsområdet är generellt sett positiv. ACEA:s åtagande måste dock vara förenligt med gemenskapens konkurrensregler. I den mån åtagandet innehåller eller utgår ifrån vissa konkurrensrestriktioner krävs en formell anmälan enligt artikel 85 i EG-fördraget innan kommissionen kan ta ställning till avtalet. För närvarande har kommissionen ingen anledning att tro att avtalet inte skulle vara förenligt med gemenskapens konkurrensregler. Kommissionens olika tjänstegrenar kommer att ha ett nära samarbete med ACEA för att klargöra denna fråga så snart som möjligt.

III. Tillverkare som inte är medlemmar i ACEA

Avtalet med ACEA utgör det avgörande första steget vad gäller genomförandet av denna del av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar. Enligt strategin bör liknande avtal även ingås med tillverkare och importörer som står utanför ACEA. Kommissionen är tacksam för att ACEA inte har förbundit sitt åtagande med ett krav på att sådana avtal ingås, men inser samtidigt att ACEA:s förutsättning vad gäller konkurrensnedvridning bäst tillfredsställs genom avtal med de största tillverkarna eller tillverkargrupperna utanför ACEA som agerar på EU:s marknad, särskilt biltillverkare från Japan och Korea, samt Chrysler (Chryslers status håller på att granskas mot bakgrund av den senaste utvecklingen).

Kommissionen har redan påbörjat förhandlingar med den japanska biltillverkarorganisationen JAMA och är övertygad om att ett avtal snart kan ingås. Även den koreanska biltillverkarorganisationen KAMA och Chrysler har inbjudits till förhandlingar.

IV. Ytterligare åtgärder i samband med uppföljningen av avtalet

I avtalet sägs det att innovativa fordon och bilar som använder alternativa bränslen eller radikalt nya framdrivningssystem kan tillgodoräknas i ACEA:s mål för koldioxidutsläpp. Detta kräver en standardiserad metod för mätning eller beräkning av deras utsläpp. Direktiv 93/116/EG måste därför ändras av kommissionen. Samtidigt bör "körcykel" enligt det direktivet bringas i överensstämmelse med "körcykel" enligt direktiv 91/441/EEG, enligt den ändring som blev resultatet av förlikningen den 29 juni 1998 mellan rådet och Europaparlamentet i samband med fordons- och oljeprogrammet.

V. Slutsatser

Kommissionen anser att det föreliggande avtalet med ACEA överensstämmer med riktlinjerna i meddelandet om miljöavtal (KOM(95)561) och med kriterierna för ett avtal med industrin enligt gemenskapsstrategin för minskade koldioxidutsläpp från personbilar (KOM(95) 689, rådets slutsatser av den 25 juni 1996). Avtalet innebär ett "största bidrag" till strategins övergripande mål i enlighet med rådets önskan, och det bygger på sunda villkor som gör det motiverat att förvänta sig att det skall kunna genomföras fullt ut. Kommissionen har inlett förhandlingar om liknande avtal med biltillverkare som inte är medlemmar i ACEA och räknar med att avsluta dessa förhandlingar inom vederbörlig tid. Avtalet kommer på ett betydande sätt att medverka till att gemenskapen uppnår det utsläppsmål för växthusgaser som fastställs i Kyoto-protokollet.

Mot denna bakgrund, och förutsatt att anmälningen enligt konkurrensreglerna inte ger upphov till några problem, anser kommissionen att avtalet med ACEA är tillfredsställande och avser att anta en rekommendation för ACEA som avtalspart. Kommissionen vill dock först ge Europaparlamentet och rådet tillfälle att ge sina synpunkter på ACEA:s åtagande och bedömningen i detta meddelande, och kommer därför att skjuta upp antagandet av rekommendationen till slutet av oktober.

BILAGA:

ACEA:s åtagande vad gäller minskning av koldioxidutsläpp från nya personbilar inom ramen för ett miljöavtal mellan Europeiska kommissionen och 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 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) 2 732 55 50
Fax (32) 2 739 73 10
(32) 2 739 73 11
Telex 441 072 631
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 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 1024-4506

KOM(98) 495 slutlig

DOKUMENT

SV

06 07 10 14

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

ISBN 92-78-38766-5

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg