



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 29.07.1998  
COM(1998) 495 def.

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE  
AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

**Tenuitvoerlegging van de communautaire strategie ter beperking van de  
CO<sub>2</sub>-uitstoot door auto's:  
een milieuconvenant met de Europese automobiellndustrie**



## **I. Inleiding**

Eén van de elementen van de communautaire strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement (COM(95) 689) is een milieuconvenant met de automobielfabriekindustrie (de andere elementen zijn fiscale maatregelen voor voertuigen om het gebruik van zuiniger auto's te stimuleren binnen een algemeen communautair kader inzake belasting ten aanzien van auto's, en een programma om de consument te informeren over het brandstofrendement (etikettering van brandstofrendement)). Bij de tenuitvoerlegging van de strategie zullen deze drie instrumenten elkaar versterken en aanvullen. Gelet op het resultaat van haar onderhandelingen met de Europese automobielfabriekindustrie (*Europese Associatie van Automobielfabrikanten* - ACEA) en op haar eerdere raadgevingen van de Raad en het Europees Parlement op dit gebied is de Commissie voornemens met ACEA een convenant te sluiten (hierna 'het *Convenant*' genoemd)

De communautaire strategie betreffende de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's werd door de Commissie voorgesteld. De Raad steunde de algemene aanpak van de Commissie en specificeerde dat de strategie tot doel moest hebben in 2005 of uiterlijk in 2010 een gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot voor nieuwe personenauto's van 120 g/km te bereiken (besluiten van de Raad van 25 juni 1996). De Raad was ook van mening dat de industrie zich krachtens een convenant moest vastleggen om "de grootste bijdrage" aan de totstandbrenging van deze doelstelling te leveren.

Het Europees Parlement heeft tot nu toe bezwaar gemaakt tegen het beginsel van een convenant en heeft de Commissie gevraagd grenswaarden voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's voor te stellen met nog ambitieuzere doelstellingen dan die van de Raad. Ook steunt het de etikettering van het brandstofrendement en het nemen van fiscale maatregelen (resolutie van 10 april 1997). De Commissie begrijpt evenwel dat het Parlement, hoewel het zich in beginsel tegen een convenant blijft verzetten, op bepaalde voorwaarden toch akkoord zou kunnen gaan met een convenant. Tijdens het succesvolle overleg tussen het Parlement en de Raad betreffende de brandstofkwaliteitsrichtlijn in het kader van Auto-Olie I legde de Commissie op uitnodiging van het Europees Parlement de volgende verklaring af: "Indien de onderhandelingen met ACEA niet met succes kunnen worden afgerond, overweegt de Commissie bindende wetgeving vast te stellen".

De Commissie zal binnenkort een wetsvoorstel indienen voor een plan om de consument te informeren over het brandstofrendement.

De Commissie gelooft dat de bepalingen van het *Convenant* dat de Commissie met ACEA wil afsluiten beantwoorden aan de verwachtingen van de Raad en aan de oorspronkelijke doelstellingen van de Commissie zelf (COM(95) 689). Bovendien wordt in het convenant rekening gehouden met de in de mededeling van de Commissie over milieuconvenanten vermelde algemene criteria voor milieuconvenanten (COM(96) 561). Het *Convenant* zal de vorm aannemen van een formeel door het Bureau van ACEA goedgekeurde *Verplichting* (zie bijlage), een daarna door de Commissie vast te stellen Aanbeveling en (wat de tenuitvoerlegging in de praktijk

betreft) een briefwisseling tussen ACEA en de Commissie<sup>1</sup>. In deze mededeling evalueert de Commissie de bepalingen van het *Convenant*.

## II. De bepalingen van het Convenant: evaluatie van de Commissie

In de mededeling van de Commissie over milieuconvenanten (COM(96) 561) worden een aantal algemene richtsnoeren voor milieuconvenanten aanbevolen. Het *Convenant* met ACEA houdt rekening met deze richtsnoeren en voldoet aan de voorschriften van de communautaire strategie betreffende de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's.

### 1. Doelstelling inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot:

De *Verplichting* van ACEA omvat een duidelijk gekwantificeerde doelstelling inzake de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor de gemiddelde in de Europese Unie verkochte personenauto, namelijk 140 g/km in 2008, gemeten volgens de huidige meetmethode van de Gemeenschap (Richtlijn 93/116/EG). Tot het toepassingsgebied van het *Convenant* behoren personenauto's van categorie M1 als bepaald bij Richtlijn 70/156/EEG, hoewel innovatieve ontwerpen voor voertuigen en auto's die gebruikmaken van alternatieve brandstoffen of van radicaal nieuwe aandrijfsystemen ook meetellen voor het bereiken van de CO<sub>2</sub>-doelstelling van ACEA (zie het uitgangspunt betreffende de aanvaarding van innovaties in de *Verplichting*). De Commissie is van oordeel dat deze specificaties voldoen aan de eis van een gekwantificeerde doelstelling en van ondubbelzinnige definities als een zeer belangrijk criterium voor een goed milieuconvenant.

De in het *Convenant* opgenomen CO<sub>2</sub>-doelstelling voor 2008 stemt ook overeen met de maatstaf van de Raad dat een convenant "de grootste bijdrage" moet leveren tot de doelstelling van de communautaire strategie in haar geheel door ongeveer 70% van de kloof tussen het huidige (1995) marktgemiddelde (186 g/km) en de communautaire doelstelling van 120 g/km te dichten. Het streefjaar 2008 valt binnen het door de Raad vastgestelde tijdschema (2005-2010). Bovendien heeft ACEA toegezegd in 2003 de mogelijkheden voor aanvullende verminderingen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot te herzien in het perspectief van 2012.

Aangezien de communautaire strategie betreffende de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's uit instrumenten bestaat die elkaar aanvullen om de algemene doelstelling van de strategie te bereiken, is het van essentieel belang de toegevoegde waarde van de instrumenten te behouden. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's kan worden teruggedrongen:

- door technologische verbeteringen. Technologische verbeteringen kunnen bovendien leiden tot een veranderende markt door bepaalde categorieën auto's aantrekkelijker te maken voor de consument en/of nieuwe marktsegmenten te creëren; en

<sup>1</sup> Zie ook de analyse door de diensten van de Commissie van het voorstel van ACEA voor een *Verplichting* van 2 juni 1998 (SEC(1998) 1047) waarin reeds de meeste elementen van de *Verplichting* waren opgenomen.

- door een veranderende markt, met name door een verschuiving naar kleinere en zuiniger auto's ('downsizing'). Een veranderende markt kan het gevolg zijn van o.a. een gewijzigde voorkeur van de consument, van het productbeleid en van de marketinginspanningen van de autofabrikanten, alsmede van fiscale maatregelen en etikettering van het brandstofrendement.

De verschillende elementen van de communautaire strategie zullen gegarandeerd een toegevoegde waarde hebben aangezien ACEA in het *Convenant* technologische verbeteringen toezegt en de CO<sub>2</sub>-doelstelling ruimte laat voor CO<sub>2</sub>-emissiebaten door een veranderende markt naast de afspraken met ACEA inzake CO<sub>2</sub> die door fiscale maatregelen en etikettering van het brandstofrendement tot stand kunnen komen.

De *Verplichting* van ACEA noemt expliciet de mogelijke toegevoegde waarde van fiscale maatregelen en bevat geen clausules die vraagtekens plaatsen bij het recht van de Gemeenschap of de lidstaten om gebruik te maken van hun prerogatieven op het gebied van het fiscale beleid. Tegelijk gaat ACEA ervan uit dat zij haar CO<sub>2</sub>-doelstellingen in het kader van de *Verplichting* zonder aanvullende fiscale maatregelen kan bereiken. Bovendien verbindt ACEA zich ertoe haar CO<sub>2</sub>-doelstelling voor 2008 'hoofdzakelijk' te bereiken door middel van technologische ontwikkelingen en ermee samenhangende marktontwikkelingen, hetgeen inhoudt dat verdere marktontwikkelingen door de andere instrumenten van de communautaire strategie tot stand kunnen worden gebracht. De Commissie zal in haar Aanbeveling de nadruk leggen op de toegevoegde waarde van fiscale maatregelen. Rekening houdend met de in de strategie vervatte toegevoegde waarde van de overige instrumenten acht de Commissie het wenselijk op de verplichting van ACEA te vertrouwen om de communautaire doelstelling van 120 g/km te bereiken.

## 2. Uitgangspunten:

De *Verplichting* van ACEA omvat bepaalde uitgangspunten. Deze weerspiegelen het feit dat de mogelijkheid van de automobiellndustrie om de CO<sub>2</sub>-doelstelling te bereiken kan worden beïnvloed door ontwikkelingen waarover zij geen controle heeft en die een weerspiegeling zijn van technische en economische beperkingen. Deze zijn dan ook gerechtvaardigd. De Commissie beschouwt de uitgangspunten meer bepaald in de volgende context:

1. De beschikbaarheid van bepaalde brandstoffen voor de toepassing van technologieën die vereist zijn om de CO<sub>2</sub>-doelstelling van ACEA te bereiken. De *Verplichting* is gebaseerd op de eisen die voortvloeien uit de overlegprocedure tussen de Raad en het Europees Parlement op 29 juni 1998, met name de specificaties aangaande het maximumzwavelgehalte van 50 ppm in benzine en diesel en het maximumgehalte aan aromatische stoffen in benzine van 35%, hoewel ACEA verwacht dat de gemiddelde brandstofkwaliteit op de markt deze wettelijke voorschriften om technische en met de markt samenhangende redenen zal overtreffen. Eventuele problemen in verband met de brandstofkwaliteit zouden worden behandeld bij de bewaking van het *Convenant*.

2. Geen concurrentieverstorings die de Europese fabrikanten benadelen ten gevolge van hun inspanningen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Dit uitgangspunt strookt met de communautaire strategie inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's (zie ook punt III hieronder).
3. De ongestoorde verspreiding van brandstofefficiënte technologieën op de markt. De Commissie en ACEA hangen de gemeenschappelijke visie aan dat dit de vrijheid van de Gemeenschap en de lidstaten om gebruik te maken van fiscale of regelgevende maatregelen niet beperkt. Dergelijke maatregelen zouden evenwel in aanmerking komen voor de bewaking van het *Convenant* en kunnen in bepaalde omstandigheden een reden tot herziening zijn.
4. In aanmerking te nemen gevolgen van de strategie voor de algemene economische situatie van de Europese automobieliindustrie. De Gemeenschap zal hiermee in ieder geval rekening houden.

De Commissie heeft geen reden om aan te nemen dat de uitgangspunten<sup>2</sup> niet toereikend zouden blijken te zijn. Daarom zal het wellicht ook niet nodig zijn het *Convenant* op een bepaald ogenblik te herzien. Bovendien zou de Commissie alleen akkoord gaan met een herziening van de CO<sub>2</sub>-doelstelling van ACEA nadat beide partijen samen een zorgvuldige analyse van alle relevante omstandigheden hadden uitgevoerd, waarbij indien nodig andere deskundigen werden geraadpleegd, en nadat beide partijen alle andere mogelijkheden om de CO<sub>2</sub>-doelstelling te handhaven hadden uitgeprobeerd. ACEA en de Commissie zullen met behulp van een briefwisseling in een later stadium bepalen welke procedure in dit geval moet worden gevolgd.

In het algemeen beschouwt de Commissie de in de *Verplichting* van ACEA opgenomen doelstelling inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot als een stevige en ondubbelzinnige basis voor het *Convenant* die voldoet aan de vereisten van de communautaire strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's.

### 3. Tussentijdse doelstellingen:

De Commissie, de Raad en het Europees Parlement hebben de nadruk gelegd op het belang van tussentijdse doelstellingen in een *convenant* met de automobieliindustrie. Een gefaseerde aanpak is ook een essentieel richtsnoer voor milieuconvenanten in het algemeen (COM(96) 561). Het *Convenant* met ACEA beantwoordt aan dit criterium met de twee volgende tussentijdse doelstellingen:

<sup>2</sup> Een ander 'uitgangspunt' dan het hierboven vermelde houdt in dat innovatieve ontwerpen voor voertuigen en auto's die gebruikmaken van alternatieve brandstoffen of van radicaal nieuwe aandrijfsystemen ook zullen meetellen voor het bereiken van de CO<sub>2</sub>-doelstellingen van het *Convenant*. Dit uitgangspunt heeft evenwel meer te maken met de definitie van het toepassingsgebied van het *Convenant* (zie hierboven) en, aangezien de Commissie aanvaardt dat dergelijke voertuigen in het toepassingsgebied van het *Convenant* worden opgenomen, is dit strikt genomen geen uitgangspunt.

1. Uiterlijk in 2000 zullen een aantal Europese fabrikanten op de Europese markt modellen met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 120 g/km of minder beginnen te verkopen. Dit onderstreept ACEA's voornemen om snel inspanningen te leveren om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's te verminderen.
2. Voor 2003 is een 'geraamde doelzone' voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's vastgesteld. Deze doelzone is evenwel indicatief en vormt geen aanvullende toezegging van de industrie.

De Commissie erkent dat de tussentijdse doelstelling voor 2003 zuiver indicatief van aard is, hetgeen strookt met de richtsnoeren in haar mededeling over milieuconvenanten (COM(96) 561). Zij hecht niettemin veel belang aan deze tussentijdse doelstelling als basis om na te gaan of het *Convenant* effectief is. Dit strookt in het bijzonder met de bezorgdheid van het Europees Parlement. Tegen deze achtergrond herziet de Commissie het *Convenant* grondig indien ACEA er niet in slaagt de doelzone in 2003 te bereiken, en zou zij overwegen een voorstel voor bindende regelgeving in te dienen. Natuurlijk zou de Commissie in ieder geval maatregelen nemen om het doel te kunnen bereiken indien de omstandigheden op enig tijdstip in de looptijd van het *Convenant* erop zouden wijzen dat het *Convenant* niet werd nagekomen. Dit voornemen moet in de Aanbeveling van de Commissie worden opgenomen en zal ten gevolge daarvan deel uitmaken van het *Convenant*. ACEA is zich ten volle bewust van deze clausule. Er zij opgemerkt dat de Commissie reeds kennis heeft gegeven van haar voornemen om bindende regelgeving in te voeren indien de onderhandelingen met ACEA zouden mislukken (via haar verklaring tijdens het succesvolle Auto-Olie-overleg op 29 juni - zie hierboven).

#### 4. Bewaking, verificatie van de resultaten en rapportage:

In de besluiten van de Raad van 25 juni 1996 werd de nadruk gelegd op het belang van een bewakingssysteem om de ontwikkeling van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's te volgen op basis van door de lidstaten verstrekte gegevens. Een bewakingssysteem dat onafhankelijk is van de gegevens van de industrie is de beste basis voor een onafhankelijke verificatie van de resultaten (een van de door de Commissie aanbevolen criteria voor milieuconvenanten (COM(96) 561)). De Commissie heeft in die zin een voorstel voor een communautair bewakingssysteem ingediend (COM(98) 348). Zij verzoekt de Raad en het Europees Parlement dit voorstel snel te behandelen zodat het systeem zo snel mogelijk operationeel kan worden. Tegelijkertijd gaat de Commissie graag in op het aanbod van ACEA om zijn eigen, van officiële bronnen afkomstige gegevens mee te delen, met name om toe te zien op de vooruitgang voordat het toekomstige communautaire bewakingssysteem operationeel is.

Naast de statistieken over de ontwikkeling van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's wordt in het *Convenant* een ruimer, 'holistisch' bewakingssysteem opgezet dat gezamenlijk door de Commissie en ACEA moet worden beheerd. Dit systeem zou nauwlettend toezien op de uitgangspunten die aan de basis van het *Verplichting* van ACEA liggen. ACEA heeft zich akkoord verklaard om de nodige gegevens te verstrekken om dit bewakingssysteem te laten functioneren en om eventuele problemen bij het nastreven van de CO<sub>2</sub>-doelstelling van het *Convenant* te kunnen identificeren.

Met behulp van het systeem zullen alle omstandigheden die het bereiken van de doelstellingen van het *Convenant* kunnen vergemakkelijken of bemoeilijken in een vroeg stadium kunnen worden geïdentificeerd. De procedures voor dit gezamenlijke bewakingssysteem zullen worden vastgelegd in een briefwisseling tussen de Commissie en ACEA. Volgens de Commissie zullen het toekomstige communautaire bewakingssysteem en het gezamenlijke bewakingsmechanisme met ACEA samen een effectief instrument voor de bewaking van het *Convenant* vormen en een basis voor een ruimere samenwerking tussen beide partijen op het gebied van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's.

Op basis van het toekomstige communautaire bewakingssysteem voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's, het gezamenlijke bewakingssysteem met ACEA en eventueel noodzakelijke verdere studies zal de Commissie elk jaar bij de Raad en het Europees Parlement verslag uitbrengen over de tenuitvoerlegging van het *Convenant* en over de algehele vooruitgang en effecten van de communautaire strategie betreffende de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's in het licht van de in Kyoto gemaakte afspraken. Indien nodig zal zij technische deskundigen uit de lidstaten betrekken bij de opstelling van dit verslag.

Samen met de publicatie van de *Verplichting* van ACEA en de Aanbeveling van de Commissie als reactie op deze *Verplichting* in het Publicatieblad van de Gemeenschap zullen de jaarlijkse verslagen van de Commissie beantwoorden aan het in de richtsnoeren van de Commissie voor het gebruik van milieuconvenanten vastgestelde criterium van voorlichting van het publiek en transparantie (COM(96) 561).

#### 5. Algemene bepalingen:

In voorkomend geval zal het *Convenant* ook voldoen aan de andere richtsnoeren uit de mededeling over milieuconvenanten (COM(96) 561).

1. Als bijkomende garantie voor de verplichtingen van ACEA in het kader van het *Convenant* moet de Commissie in haar Aanbeveling duidelijk maken dat zij regelgevende maatregelen zal overwegen indien ACEA zijn verbintenissen niet nakomt. Het *Convenant* doet geen afbreuk aan het initiatiefrecht van de Commissie in het kader van het Verdrag.
2. In de *Verplichting* van ACEA wordt duidelijk gemaakt wie van de kant van de industrie de partijen bij het *Convenant* zijn. Overeenkomstig de statuten van ACEA zal de *Verplichting* namens ACEA door de Voorzitter van ACEA worden gemaakt. De leden van ACEA die personenauto's produceren steunen de *Verplichting* en hebben zich bereid verklaard alles in het werk te stellen om bij te dragen tot het nakomen van ACEA's verbintenissen.
3. In beginsel loopt het *Convenant* af zodra de doelstelling inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2008 is bereikt. De Commissie gaat evenwel graag in op de toezegging van ACEA om het potentieel voor bijkomende CO<sub>2</sub>-verminderingen in 2003 te herzien om verder in de richting van 120 g/km CO<sub>2</sub> te gaan tegen 2012. Dit zou de basis kunnen vormen voor een uitbreiding van het *Convenant*.



4. De bepalingen van het *Convenant*, en in het bijzonder de CO<sub>2</sub>-doelstelling, kunnen worden herzien, met name indien sommige van de uitgangspunten die aan de basis van de toezeggingen van ACEA liggen niet correct blijken te zijn. In voornoemde briefwisseling zullen procedures voor dergelijke gevallen worden vastgesteld. De Commissie van haar kant behoudt haar prerogatieven in het kader van het Verdrag. Beide partijen bij het *Convenant* zullen te goeder trouw handelen bij de tenuitvoerlegging van het *Convenant* en bij een eventuele herziening ervan.
5. In het algemeen stelt de Commissie zich positief op ten opzichte van samenwerking inzake milieubescherming. De *Verplichting* van ACEA moet evenwel in overeenstemming zijn met de mededingingsregels. Indien de *Verplichting* bepaalde concurrentiebeperkingen zou omvatten of erop zou voortbouwen, is overeenkomstig artikel 85 van het EG-Verdrag een formele kennisgeving vereist vóór de Commissie een standpunt kan innemen over het *Convenant*. In dit stadium heeft de Commissie geen reden om aan te nemen dat het *Convenant* niet in overeenstemming zou zijn met de communautaire mededingingsregels. De diensten van de Commissie zullen nauw met ACEA samenwerken om zo snel mogelijk duidelijkheid te brengen aangaande dit punt

### **III. Fabrikanten die geen lid zijn van ACEA**

Het *Convenant* met de *Europese Associatie van Automobiefabrikanten (ACEA)* is een eerste kritische stap in de tenuitvoerlegging van dit element van de communautaire strategie inzake de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's. Volgens de strategie moeten soortgelijke convenanten worden afgesloten met fabrikanten en importeurs die geen lid van ACEA zijn. De Commissie is verheugd over het feit dat ACEA zijn *Verplichting* niet afhankelijk heeft gesteld van deze andere convenanten. Tegelijkertijd erkent zij dat ACEA's uitgangspunt betreffende concurrentievervalsingen het best kan worden aangepakt door convenanten af te sluiten met de belangrijkste op de Europese markt aanwezige (groepen van) fabrikanten die geen lid van ACEA zijn, in het bijzonder de Japanse en Koreaanse autofabrikanten en Chrysler (waarvan de positie nog steeds wordt onderzocht in het licht van de recente ontwikkelingen).

Intussen heeft de Commissie onderhandelingen aangeknoopt met de *Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA)* en heeft zij er vertrouwen in dat binnenkort met deze vereniging een convenant kan worden afgesloten. De Commissie heeft ook de *Korean Automobile Manufacturers Association (KAMA)* en Chrysler aangesproken om onderhandelingen te starten.

### **IV. Follow-up van het *Convenant***

In het *Convenant* is bepaald dat innovatieve ontwerpen voor voertuigen en auto's die gebruikmaken van alternatieve brandstoffen of van radicaal nieuwe aandrijfsystemen ook meetellen voor het bereiken van ACEA's CO<sub>2</sub>-doelstelling. Daartoe moet de CO<sub>2</sub>-uitstoot daarvan volgens een gestandaardiseerde procedure kunnen worden gemeten en/of berekend. Richtlijn 93/116/EG zal dan ook dienovereenkomstig moeten worden gewijzigd door de Commissie. Tegelijkertijd moet de in deze richtlijn bedoelde

rijcyclus worden aangepast aan de in Richtlijn 91/441/EEG bedoelde rijcyclus als gewijzigd door het resultaat van de Auto-Olie-overlegprocedure tussen de Raad en het Europees Parlement op 29 juni 1998.

## V. Conclusies

Volgens de Commissie beantwoordt het geplande *Convenant* met de *Europese Associatie van Automobielfabrikanten* (ACEA) aan de in de mededeling over milieuconvenanten vermelde richtsnoeren (COM(95) 561) en aan de referentiewaarden voor een convenant met de industrie overeenkomstig de communautaire strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door personenauto's (COM(95) 689, besluiten van de Raad van 25 juni 1996). Het *Convenant* levert 'de grootste bijdrage' tot de algemene doelstelling van de strategie, zoals gevraagd door de Raad, en is gebaseerd op deugdelijke uitgangspunten die de verwachting rechtvaardigen dat het volledig zal worden uitgevoerd. De Commissie heeft gelijksoortige onderhandelingen aangeknoopt met fabrikanten die geen lid van ACEA zijn en verwacht dat deze tijdig zullen afgerond zijn. Het *Convenant* zal een significante bijdrage leveren tot het bereiken van de doelstellingen inzake de emissies van broeikasgassen in het kader van het Protocol van Kyoto.

Tegen deze achtergrond en op voorwaarde dat de kennisgeving volgens de communautaire mededingingsregels geen problemen veroorzaakt, is de Commissie van oordeel dat dit *Convenant* met ACEA bevredigend is en neemt zij zich voor een Aanbeveling aan ACEA vast te stellen als haar deel van het *Convenant*. Voor zij daartoe overgaat wenst de Commissie het Europees Parlement en de Raad evenwel de mogelijkheid te bieden om hun standpunt over de *Verplichting* van ACEA en over de evaluatie in deze mededeling kenbaar te maken. Daartoe stelt zij de goedkeuring van de Aanbeveling tot eind oktober uit.

**BIJLAGE:**

**Verplichting van ACEA betreffende de beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van  
nieuwe personenauto's in het kader van het Milieuconvenant tussen de Europese  
Commissie en ACEA**



European  
Automobile  
Manufacturers  
Association

*The President*

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

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

**ACEA CO2 Commitment**

*Dear Mrs. Bjerregaard,*

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

Yours sincerely,

Bernd Pischetsrieder

Encl.

**ACEA**

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

Rue du Noyer 211  
B-1000 Bruxelles  
Tel (33) 2 738 55 50  
Fax (33) 2 738 73 10  
(33) 2 738 73 11  
Telex 341 072 031  
SCR 332 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> emissions, and for any additional fiscal measures in pursuit of the CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>/km or less, measured according to Directive 93/116/EC (see Technical Annex, Point I Measuring Procedure).
- (2) ACEA commits to achieve a target of 140 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> efficient direct injection gasoline and diesel technologies.

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

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

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

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

ACEA's commitments are based on the following:

A) Availability of enabling fuels

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

B) Distortion of competition

In order to ensure a level-playing field:

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

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

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

**D) Acceptance of innovations**

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

**MONITORING**

The joint ACEA / Commission monitoring procedure should cover:

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

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

\* \* \*

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



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

### **(1) Measuring Procedure**

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

### **(2) Fuels Specifications**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



ISSN 0254-1513

COM(98) 495 def.

# DOCUMENTEN

NL

06 07 10 14

Catalogusnummer : CB-CO-98-506-NL-C

ISBN 92-78-38763-0

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg