

UE5012



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 14.09.1999  
COM(1999)446 final

COMUNICACION DE LA COMISION  
AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

**Aplicación de la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>  
generadas por automóviles de turismo:  
Resultado de las negociaciones con los sectores japonés y coreano**

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID  
GABINETE DE INVESTIGACION CIENTÍFICA  
3 SET. 1999  
CENTRO DE ESTUDIOS Y DOCUMENTACIÓN EUROPEOS (C  
Paseo de Juan XXIII, 11 - 28014 MADRID (ESP)

BASE D'ADRES: CEYDE  
TEL. TX: 3943

EUIT TOPOGRAFÍA  
AGUSTÍN MOLINA GARCÍA

KAMA son equivalentes en todos sus aspectos al suscrito con la ACEA. En este sentido, se cumple asimismo el supuesto contenido en el acuerdo suscrito con la ACEA de que los fabricantes de automóviles que no sean miembros de dicha asociación se comprometerán a realizar esfuerzos equivalentes de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

### II.2.1 Equivalencia del compromiso de la JAMA

Hay dos modificaciones obvias en el texto del *compromiso*, que se consideraron necesarias debido a las diferentes situaciones que vivían la JAMA y la ACEA en 1995:

- i) el valor de referencia de 140 gCO<sub>2</sub>/km se alcanzará un año más tarde
- ii) el valor de referencia intermedio es algo mayor 165 - 175 en vez de 165 - 170 gCO<sub>2</sub>/km)

Para comprender la necesidad de desviarse en estos aspectos del compromiso de la ACEA, conviene recordar que el punto de partida de la JAMA en 1995 es algo superior al de la ACEA (del orden de 193 - 202 g CO<sub>2</sub>/km, comparado con 186 g CO<sub>2</sub>/km)<sup>2</sup> Un importante elemento del texto es el hecho de que la JAMA se compromete a alcanzar un objetivo de 140 g CO<sub>2</sub>/km. La ACEA y la JAMA tendrán que hacer esfuerzos de reducción del CO<sub>2</sub> equivalentes, de aproximadamente 4 g CO<sub>2</sub>/km al año (principalmente mediante el desarrollo tecnológico) para lograr ese objetivo de 140 g CO<sub>2</sub>/km. Un planteamiento equitativo exige tener en cuenta los distintos puntos de partida.

### II.2.2 Equivalencia del compromiso de la KAMA

La KAMA se compromete a alcanzar sus objetivos algo más tarde que la ACEA. En particular,

- La KAMA se compromete a alcanzar el objetivo de 140 g CO<sub>2</sub>/km un año después que la ACEA, es decir, en 2009;
- Lo mismo sucede con el objetivo indicativo intermedio (2004 en lugar de 2003);
- En cuanto a la disponibilidad de modelos de 120 g CO<sub>2</sub>/km, la KAMA se compromete a esforzarse al máximo para comercializarlos lo antes posible, mientras que la ACEA se ha comprometido a introducirlos en el mercado de la UE en el año 2000 a más tardar.

El objetivo de CO<sub>2</sub> de la KAMA representa un esfuerzo significativo, incluso con el retraso con respecto a la ACEA, dado que su punto de partida de 1995 se situaba en el intervalo de 194 a 197 g CO<sub>2</sub>/km, es decir, superior al de la ACEA (186 g CO<sub>2</sub>/km)<sup>2</sup>. En algunas áreas, los fabricantes coreanos están retrasados tecnológicamente con respecto a la ACEA y la JAMA, por lo que tienen un camino más largo que recorrer (y más recursos que dedicar a la tarea) para ponerse al nivel de estas últimas. Los

---

<sup>2</sup> Por falta de datos se ha tenido que indicar un intervalo como punto de partida.

## I. Introducción

Los acuerdos medioambientales con el sector del automóvil constituyen un importante elemento de la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por los automóviles de turismo y fomento del ahorro de energía (COM(95) 689) final. El Consejo refrendó el enfoque global de esta estrategia y señaló que los acuerdos deberían intentar que la industria se comprometiera a contribuir sustancialmente al objetivo del Consejo de que la media de las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por los automóviles nuevos sea de 120 g/km CO<sub>2</sub> en 2005 y, a más tardar, en 2010 (Conclusiones del Consejo de 25 de junio de 1996).

Después de haber firmado un acuerdo con el sector europeo del automóvil (Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles- ACEA, COM (98) 495 final), la Comisión entabló negociaciones con los sectores japonés y coreano con objeto de suscribir acuerdos similares.

El Consejo siguió de cerca las negociaciones y varias veces expresó su preocupación por la lentitud de su evolución. Sin embargo, en junio de 1999, la Comisión informó de que se habían producido avances considerables. El Consejo concluyó entonces que la Comisión debería presentarle un informe de evaluación de los resultados de las negociaciones para su reunión de octubre.

## II. Resultados de las negociaciones

A raíz de estas negociaciones, la Comisión se propone suscribir en breve sendos acuerdos con los sectores del automóvil japonés (*Asociación de Fabricantes Japoneses de Automóviles, JAMA*) y coreano (*Asociación de Fabricantes Coreanos de Automóviles, KAMA*), denominados en lo sucesivo "los acuerdos", sobre la base de los *compromisos* ya asumidos.

### II.1 El contenido de los *compromisos*: valoración de la Comisión

#### II.1.1 Cláusulas generales

Los *compromisos* asumidos por la JAMA y la KAMA reproducen el acuerdo ya concluido con la ACEA (véanse los anexos 1 y 2). Por tanto, el análisis detallado efectuado por la Comisión de dicho acuerdo sigue siendo válido con respecto a estos *compromisos* (véase COM (98) 495 final). Ello se verifica especialmente en los siguientes aspectos:

- Los *compromisos* responden a las expectativas del Consejo y a los propios objetivos iniciales de la Comisión (COM(95) 689 final).
- En ellos se tiene en cuenta los criterios generales de los acuerdos medioambientales contenidos en la Comunicación de la Comisión relativa a los acuerdos sobre medio ambiente (COM(96) 561 final).

Más concretamente, los *compromisos* son idénticos o equivalentes al acuerdo con la ACEA en los siguientes puntos:

Anexo 1

**COMPROMISO DE LA JAMA  
SOBRE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO<sub>2</sub>  
GENERADAS POR AUTOMÓVILES DE TURISMO  
NUEVOS  
EN EL MARCO DE UN  
ACUERDO MEDIOAMBIENTAL  
ENTRE LA COMISIÓN EUROPEA Y LA JAMA**

## **INTRODUCCIÓN Y PRINCIPIOS**

- (1) El presente compromiso se basa en una obligación contraída por la "Japan Automobile Manufacturers Association" (Asociación de Fabricantes Japoneses de Automóviles) (JAMA) y cuenta con el apoyo de todos los miembros de esa asociación que venden sus automóviles en la UE: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki y Toyota. Estas empresas han acordado poner todo su empeño en contribuir a la consecución de los objetivos propuestos por la JAMA.

Este compromiso demuestra el apoyo de la JAMA a una reducción importante de las emisiones de CO<sub>2</sub>, en línea con las responsabilidades asumidas por la Unión Europea en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático nacida de la Conferencia de Kioto. Al mismo tiempo, pretende preservar la diversidad de la oferta de las empresas japonesas de automóviles y mantener su competitividad, así como los resultados financieros y las cifras de empleo del sector.

- (2) En la medida en que cumplan sus obligaciones (véase más adelante), la JAMA entiende que el presente compromiso sustituye completa y suficientemente a toda nueva medida legislativa destinada a limitar el consumo de combustible o las emisiones de CO<sub>2</sub>, así como cualquier iniciativa fiscal adicional que persiga los mismos objetivos en materia de reducción del CO<sub>2</sub>. En el procedimiento de supervisión se tendrá en cuenta cualquier medida fiscal, incluido el valor añadido que pueda suponer para el presente compromiso, y se evaluarán de buena fe sus posibles efectos.
- (3) A la luz de las tecnologías actuales y futuras, los compromisos de reducción del CO<sub>2</sub> del sector japonés del automóvil son muy ambiciosos. El sector está preparado y se muestra dispuesto a dedicar importantes esfuerzos de desarrollo para materializar los compromisos que se indican seguidamente.
- (4) Junto con la Comisión Europea, la JAMA garantizará que el presente compromiso se lleve a la práctica respetando las normas aplicables en materia de competencia.

## **COMPROMISOS DE LA JAMA**

- (1) A más tardar en el año 2000, una parte de los miembros de la JAMA comercializarán en la UE modelos de automóviles cuyas emisiones de CO<sub>2</sub> serán iguales o inferiores a 120 g CO<sub>2</sub>/km, medidos de conformidad con la Directiva 93/116/CE (véase el punto 1 del anexo técnico relativo al procedimiento de medición).
- (2) La JAMA se compromete a lograr, en el año 2009, un objetivo medio de emisiones de 140g CO<sub>2</sub>/km, medidas según la Directiva 93/116/CE, en los automóviles de turismo nuevos de la categoría M1 vendidos en la UE.

Este objetivo se alcanzará principalmente mediante el desarrollo tecnológico de diferentes características de los automóviles, y una serie de cambios concomitantes en el mercado. La KAMA se propone que un alto porcentaje de

los turismos nuevos vaya equipado con tecnologías eficientes en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>.

- (3) En 2003, la JAMA estudiará la posibilidad de una nueva reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> para alcanzar el objetivo comunitario de 120g CO<sub>2</sub>/km en 2012.
- (4) Para 2003, la JAMA considera adecuado un valor de referencia estimado de 165-175 g CO<sub>2</sub>/km.

(Véase el punto 3 del anexo técnico: Revisión en el año 2003/ Intervalos de referencia estimados).

- (5) La JAMA y la Comisión realizarán una supervisión conjunta de todos los factores pertinentes de estos compromisos para evaluar su cumplimiento.

Los compromisos de la JAMA se basan en los siguientes supuestos:

A) Disponibilidad de combustibles idóneos

Dada la gran importancia que reviste la mejora de los combustibles para la reducción del CO<sub>2</sub>, la JAMA establece la hipótesis de que se dispondrá de combustibles de suficiente calidad para hacer posible la aplicación de las tecnologías que necesita la industria para cumplir sus responsabilidades en esta materia durante el período de vigencia del compromiso (véase el punto 2 del anexo técnico, Especificaciones de los combustibles).

B) Falseamiento de la competencia

Para velar por la igualdad de condiciones, se instará a los fabricantes que no sean miembros de la JAMA a que realicen esfuerzos similares de reducción de CO<sub>2</sub> en sus productos destinados al mercado de la UE, de acuerdo con las Conclusiones del Consejo de 25 de junio de 1996;

C) Fomento de tecnologías eficientes en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de automóviles

Los fabricantes japoneses de automóviles tienen puestas sus esperanzas en determinadas tecnologías, en especial, las relacionadas con los motores de inyección directa y los vehículos eléctricos híbridos, como dos de las vías más prometedoras para alcanzar el objetivo principal de 140g/km de CO<sub>2</sub> en 2009. El compromiso se basa en el supuesto de que éstas y otras tecnologías eficientes en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> se difundan sin trabas en el mercado mediante la competencia entre los miembros de la JAMA y otros participantes, y que ello modifique la composición del mercado. Es por tanto fundamental prestar atención en el proceso de supervisión a cualquier medida que obstaculice la difusión de alguna de estas tecnologías.

D) Aceptación de las innovaciones

La aceptación, por parte de la Comisión, de conceptos innovadores de vehículos que sustituyan a los automóviles convencionales en el tráfico de corta distancia.

de automóviles que no produzcan CO<sub>2</sub> fósil, así como de una proporción de vehículos movidos por combustibles o sistemas de propulsión alternativos, contribuirá al cumplimiento del compromiso

## **SUPERVISIÓN**

El procedimiento de supervisión conjunta de la JAMA y la Comisión debe abarcar:

- (1) La evolución de las emisiones de CO<sub>2</sub>, sobre la base de una reducción colectiva obtenida en la media de automóviles nuevos fabricados por la JAMA y vendidos en la UE, conforme a los compromisos expuestos.
- (2) La evolución de las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por los automóviles vendidos en la UE por fabricantes no integrados en la JAMA, pues es necesario que todos los fabricantes presentes en el mercado comunitario realicen esfuerzos equivalentes.
- (3) Cualquier evolución de los factores subyacentes en el compromiso de la JAMA.
- (4) La repercusión de nuevas medidas reglamentarias sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>.
- (5) El desarrollo de nuevas tecnologías punta (como gas natural, hidrógeno, pilas de combustible, propulsión eléctrica) utilizables en los procesos de producción de los próximos decenios.
- (6) El desarrollo y fomento de otras medidas que reduzcan el consumo de combustible, por ejemplo, el uso de la telemática y la optimización de las infraestructuras para reducir la congestión del tráfico, los programas de formación e información del conductor en relación con el uso de combustible y la eficiencia energética.
- (7) Las repercusiones del presente compromiso sobre los resultados financieros, la competitividad y el empleo en el sector japonés del automóvil.

Los informes oficiales de la Comisión sobre los resultados de esta supervisión no harán referencia a los logros de empresas particulares, para no falsear la competencia. La JAMA se muestra dispuesta a proporcionar cuantos datos sean razonables y oportunos para la consecución de los objetivos de la supervisión.

\* \* \*

Basándose en los resultados de la supervisión, o si se observan en el sector japonés del automóvil repercusiones negativas derivadas del presente compromiso, en particular sobre la situación del empleo y la competitividad, la JAMA y la Comisión revisarán la situación y realizarán los ajustes pertinentes con buena fe.

proceso de supervisión a cualquier medida que obstaculice la difusión de alguna de estas tecnologías.

D) Aceptación de las innovaciones

La aceptación, por parte de la Comisión, de conceptos innovadores de vehículos que sustituyan a los automóviles convencionales en el tráfico de corta distancia, de automóviles que no produzcan CO<sub>2</sub> fósil, así como de una proporción de vehículos movidos por combustibles o sistemas de propulsión alternativos, contribuirá al cumplimiento del compromiso.

## **SUPERVISIÓN**

El procedimiento de supervisión conjunta de la KAMA y la Comisión debe abarcar:

- (1) La evolución de las emisiones de CO<sub>2</sub>, sobre la base de una reducción colectiva obtenida en la media de automóviles nuevos fabricados por la KAMA y vendidos en la UE, conforme a los compromisos expuestos.
- (2) La evolución de las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por los automóviles vendidos en la UE por fabricantes no integrados en la KAMA, pues es necesario que todos los fabricantes presentes en el mercado comunitario realicen esfuerzos equivalentes.
- (3) Cualquier evolución de los factores subyacentes en el compromiso de la KAMA.
- (4) La repercusión de nuevas medidas reglamentarias sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>.
- (5) El desarrollo de nuevas tecnologías punta (como gas natural, hidrógeno, pilas de combustible, propulsión eléctrica) utilizables en los procesos de producción de los próximos decenios y la repercusión del Quinto Programa Marco de I+D comunitario, que fomentará la investigación comunitaria en este ámbito.
- (6) El desarrollo y fomento de otras medidas que reduzcan el consumo de combustible, por ejemplo, el uso de la telemática y la optimización de las infraestructuras para reducir la congestión del tráfico, los programas de formación e información del conductor en relación con el uso de combustible y la eficiencia energética.
- (7) Las repercusiones del presente compromiso sobre los resultados financieros, la competitividad y el empleo en el sector coreano del automóvil.

Los informes oficiales de la Comisión sobre los resultados de esta supervisión no harán referencia a los logros de empresas particulares, para no falsear la competencia. La KAMA se muestra dispuesta a proporcionar cuantos datos sean necesarios para la consecución de los objetivos de la supervisión.

\* \* \*

Basándose en los resultados de la supervisión, o si se observan en el sector coreano del automóvil repercusiones negativas derivadas del presente compromiso, en

Cualquier eventual problema en relación con la calidad del combustible se tratará en el procedimiento de supervisión.

### **(3) Revisión en 2003 / Intervalos de referencia estimados**

La JAMA está dispuesta a contribuir a una supervisión periódica de los compromisos contraídos con la Comisión, supervisión que considera el instrumento principal para vigilar la situación durante el período de vigencia del presente compromiso. Este procedimiento incluirá un "examen principal" conjunto en 2003 sobre la actuación de la JAMA y el resto de los fabricantes. Se analizarán las reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta 2003 inclusive, y se comparará la media de la flota de ese año con los intervalos de referencia estimados.

La reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> no será lineal; su ritmo dependerá en gran medida de la disponibilidad comercial de los combustibles idóneos, así como de los plazos del desarrollo y comercialización de las nuevas tecnologías y productos. Así pues, se prevé que la reducción comience a un ritmo relativamente lento, para adquirir velocidad posteriormente.

Considerando todas las incertidumbres y los plazos necesarios para que penetren en el mercado las nuevas tecnologías y modelos, la JAMA cree factible para el año 2003 situar las emisiones de CO<sub>2</sub> en torno a 165-175 g CO<sub>2</sub> /km para el año 2003.

La JAMA prevé estos intervalos de referencia para el año 2003 sobre las bases siguientes:

- A) No constituirán en modo alguno un compromiso en firme por parte de la JAMA
- B) Lo dispuesto en el apartado "Supervisión" se cumplirá en su integridad y cualquier ajuste necesario para cumplir el objetivo del año 2009 o la previsión del año 2003 se hará de buena fe.
- C) Se dispondrá de combustibles de suficiente calidad, de manera que su falta no obstaculice la aplicación de las tecnologías necesarias para mejorar la eficiencia del combustible (véase el punto 2 sobre las especificaciones de combustibles).

## **INTRODUCCIÓN Y PRINCIPIOS**

- (1) El presente compromiso se basa en una obligación contraída por la propia KAMA, con el apoyo de todos los fabricantes que la integran: Hyundai Motor Company, Daewoo Motor Co Ltd. y Kia Motor Corporation, que han acordado hacer todos los esfuerzos posibles para contribuir a los objetivos de dicha asociación.

Este compromiso demuestra el apoyo de la KAMA a la realización de una reducción importante de las emisiones de CO<sub>2</sub>, en línea con las responsabilidades asumidas por la Unión Europea en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático que siguió a la Conferencia de Kioto. Al mismo tiempo, pretende preservar la diversidad de la oferta de los fabricantes coreanos de automóviles y mantener su competitividad, así como los resultados financieros y las cifras de empleo del sector.

- (2) En la medida en que se cumplan los compromisos adquiridos (como se describen más adelante), la KAMA da por supuesto que el presente compromiso constituye un sustituto completo y suficiente de toda nueva medida legislativa destinada a limitar el consumo de combustible o las emisiones de CO<sub>2</sub>, así como de cualquier iniciativa fiscal adicional que persiga los objetivos en materia de CO<sub>2</sub> contenidos en el mismo. En el procedimiento de seguimiento se tendrá en cuenta cualquier medida fiscal, incluido el valor que pueda añadir al presente compromiso, y sus posibles efectos se evaluarán de buena fe.
- (3) A la luz de las tecnologías actuales y futuras, los compromisos de reducción del CO<sub>2</sub> de la industria coreana del automóvil son muy ambiciosos. El sector está preparado y se muestra dispuesto a dedicar importantes esfuerzos de desarrollo para materializar los compromisos que se indican seguidamente.
- (4) Junto con la Comisión Europea, la KAMA garantizará que el presente compromiso se lleve a la práctica respetando las normas aplicables en materia de competencia.

## **COMPROMISOS DE LA KAMA**

- (1) La KAMA se esforzará al máximo en comercializar en la UE modelos de turismos cuyas emisiones de CO<sub>2</sub> sean iguales o inferiores a 120 g CO<sub>2</sub>/km, medidos con arreglo a la Directiva 93/116/CE, lo antes posible a partir del año 2000 (véase el punto 1 del Anexo técnico, sobre el procedimiento de medición).
- (2) La KAMA se compromete a lograr, en el año 2009, un objetivo de emisiones medias de 140g CO<sub>2</sub>/km, medidas según la Directiva 93/116/CE, en los automóviles de turismo nuevos de la categoría M1 vendidos en la UE.

Este objetivo se alcanzará principalmente mediante el desarrollo tecnológico de diferentes características de los automóviles, y una serie de cambios conexos en el mercado. La KAMA se propone que un alto porcentaje de los turismos nuevos que se vendan vaya equipado con tecnologías eficientes en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>.

## **INTRODUCCIÓN Y PRINCIPIOS**

- (1) El presente compromiso se basa en una obligación contraída por la propia KAMA, con el apoyo de todos los fabricantes que la integran: Hyundai Motor Company, Daewoo Motor Co Ltd. y Kia Motor Corporation, que han acordado hacer todos los esfuerzos posibles para contribuir a los objetivos de dicha asociación.

Este compromiso demuestra el apoyo de la KAMA a la realización de una reducción importante de las emisiones de CO<sub>2</sub>, en línea con las responsabilidades asumidas por la Unión Europea en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático que siguió a la Conferencia de Kioto. Al mismo tiempo, pretende preservar la diversidad de la oferta de los fabricantes coreanos de automóviles y mantener su competitividad, así como los resultados financieros y las cifras de empleo del sector.

- (2) En la medida en que se cumplan los compromisos adquiridos (como se describen más adelante), la KAMA da por supuesto que el presente compromiso constituye un sustituto completo y suficiente de toda nueva medida legislativa destinada a limitar el consumo de combustible o las emisiones de CO<sub>2</sub>, así como de cualquier iniciativa fiscal adicional que persiga los objetivos en materia de CO<sub>2</sub> contenidos en el mismo. En el procedimiento de seguimiento se tendrá en cuenta cualquier medida fiscal, incluido el valor que pueda añadir al presente compromiso, y sus posibles efectos se evaluarán de buena fe.
- (3) A la luz de las tecnologías actuales y futuras, los compromisos de reducción del CO<sub>2</sub> de la industria coreana del automóvil son muy ambiciosos. El sector está preparado y se muestra dispuesto a dedicar importantes esfuerzos de desarrollo para materializar los compromisos que se indican seguidamente.
- (4) Junto con la Comisión Europea, la KAMA garantizará que el presente compromiso se lleve a la práctica respetando las normas aplicables en materia de competencia.

## **COMPROMISOS DE LA KAMA**

- (1) La KAMA se esforzará al máximo en comercializar en la UE modelos de turismos cuyas emisiones de CO<sub>2</sub> sean iguales o inferiores a 120 g CO<sub>2</sub>/km, medidos con arreglo a la Directiva 93/116/CE, lo antes posible a partir del año 2000 (véase el punto 1 del Anexo técnico, sobre el procedimiento de medición).
- (2) La KAMA se compromete a lograr, en el año 2009, un objetivo de emisiones medias de 140g CO<sub>2</sub>/km, medidas según la Directiva 93/116/CE, en los automóviles de turismo nuevos de la categoría M1 vendidos en la UE.

Este objetivo se alcanzará principalmente mediante el desarrollo tecnológico de diferentes características de los automóviles, y una serie de cambios conexos en el mercado. La KAMA se propone que un alto porcentaje de los turismos nuevos que se vendan vaya equipado con tecnologías eficientes en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>.

Cualquier eventual problema en relación con la calidad del combustible se tratará en el procedimiento de supervisión.

### **(3) Revisión en 2003 / Intervalos de referencia estimados**

La JAMA está dispuesta a contribuir a una supervisión periódica de los compromisos contraídos con la Comisión, supervisión que considera el instrumento principal para vigilar la situación durante el período de vigencia del presente compromiso. Este procedimiento incluirá un "examen principal" conjunto en 2003 sobre la actuación de la JAMA y el resto de los fabricantes. Se analizarán las reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta 2003 inclusive, y se comparará la media de la flota de ese año con los intervalos de referencia estimados.

La reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> no será lineal; su ritmo dependerá en gran medida de la disponibilidad comercial de los combustibles idóneos, así como de los plazos del desarrollo y comercialización de las nuevas tecnologías y productos. Así pues, se prevé que la reducción comience a un ritmo relativamente lento, para adquirir velocidad posteriormente.

Considerando todas las incertidumbres y los plazos necesarios para que penetren en el mercado las nuevas tecnologías y modelos, la JAMA cree factible para el año 2003 situar las emisiones de CO<sub>2</sub> en torno a 165-175 g CO<sub>2</sub> /km para el año 2003.

La JAMA prevé estos intervalos de referencia para el año 2003 sobre las bases siguientes:

- A) No constituirán en modo alguno un compromiso en firme por parte de la JAMA
- B) Lo dispuesto en el apartado "Supervisión" se cumplirá en su integridad y cualquier ajuste necesario para cumplir el objetivo del año 2009 o la previsión del año 2003 se hará de buena fe.
- C) Se dispondrá de combustibles de suficiente calidad, de manera que su falta no obstaculice la aplicación de las tecnologías necesarias para mejorar la eficiencia del combustible (véase el punto 2 sobre las especificaciones de combustibles).

proceso de supervisión a cualquier medida que obstaculice la difusión de alguna de estas tecnologías.

D) Aceptación de las innovaciones

La aceptación, por parte de la Comisión, de conceptos innovadores de vehículos que sustituyan a los automóviles convencionales en el tráfico de corta distancia, de automóviles que no produzcan CO<sub>2</sub> fósil, así como de una proporción de vehículos movidos por combustibles o sistemas de propulsión alternativos, contribuirá al cumplimiento del compromiso.

## **SUPERVISIÓN**

El procedimiento de supervisión conjunta de la KAMA y la Comisión debe abarcar:

- (1) La evolución de las emisiones de CO<sub>2</sub>, sobre la base de una reducción colectiva obtenida en la media de automóviles nuevos fabricados por la KAMA y vendidos en la UE, conforme a los compromisos expuestos.
- (2) La evolución de las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por los automóviles vendidos en la UE por fabricantes no integrados en la KAMA, pues es necesario que todos los fabricantes presentes en el mercado comunitario realicen esfuerzos equivalentes.
- (3) Cualquier evolución de los factores subyacentes en el compromiso de la KAMA.
- (4) La repercusión de nuevas medidas reglamentarias sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>.
- (5) El desarrollo de nuevas tecnologías punta (como gas natural, hidrógeno, pilas de combustible, propulsión eléctrica) utilizables en los procesos de producción de los próximos decenios y la repercusión del Quinto Programa Marco de I+D comunitario, que fomentará la investigación comunitaria en este ámbito.
- (6) El desarrollo y fomento de otras medidas que reduzcan el consumo de combustible, por ejemplo, el uso de la telemática y la optimización de las infraestructuras para reducir la congestión del tráfico, los programas de formación e información del conductor en relación con el uso de combustible y la eficiencia energética.
- (7) Las repercusiones del presente compromiso sobre los resultados financieros, la competitividad y el empleo en el sector coreano del automóvil.

Los informes oficiales de la Comisión sobre los resultados de esta supervisión no harán referencia a los logros de empresas particulares, para no falsear la competencia. La KAMA se muestra dispuesta a proporcionar cuantos datos sean necesarios para la consecución de los objetivos de la supervisión.

\* \* \*

Basándose en los resultados de la supervisión, o si se observan en el sector coreano del automóvil repercusiones negativas derivadas del presente compromiso, en

de automóviles que no produzcan CO<sub>2</sub> fósil, así como de una proporción de vehículos movidos por combustibles o sistemas de propulsión alternativos, contribuirá al cumplimiento del compromiso

## **SUPERVISIÓN**

El procedimiento de supervisión conjunta de la JAMA y la Comisión debe abarcar:

- (1) La evolución de las emisiones de CO<sub>2</sub>, sobre la base de una reducción colectiva obtenida en la media de automóviles nuevos fabricados por la JAMA y vendidos en la UE, conforme a los compromisos expuestos.
- (2) La evolución de las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por los automóviles vendidos en la UE por fabricantes no integrados en la JAMA, pues es necesario que todos los fabricantes presentes en el mercado comunitario realicen esfuerzos equivalentes.
- (3) Cualquier evolución de los factores subyacentes en el compromiso de la JAMA.
- (4) La repercusión de nuevas medidas reglamentarias sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>.
- (5) El desarrollo de nuevas tecnologías punta (como gas natural, hidrógeno, pilas de combustible, propulsión eléctrica) utilizables en los procesos de producción de los próximos decenios.
- (6) El desarrollo y fomento de otras medidas que reduzcan el consumo de combustible, por ejemplo, el uso de la telemática y la optimización de las infraestructuras para reducir la congestión del tráfico, los programas de formación e información del conductor en relación con el uso de combustible y la eficiencia energética.
- (7) Las repercusiones del presente compromiso sobre los resultados financieros, la competitividad y el empleo en el sector japonés del automóvil.

Los informes oficiales de la Comisión sobre los resultados de esta supervisión no harán referencia a los logros de empresas particulares, para no falsear la competencia. La JAMA se muestra dispuesta a proporcionar cuantos datos sean razonables y oportunos para la consecución de los objetivos de la supervisión.

\* \* \*

Basándose en los resultados del supervisión, o si se observan en el sector japonés del automóvil repercusiones negativas derivadas del presente compromiso, en particular sobre la situación del empleo y la competitividad, la JAMA y la Comisión revisarán la situación y realizarán los ajustes pertinentes con buena fe.

## **ANEXO TÉCNICO AL COMPROMISO DE LA KAMA SOBRE REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> PRODUCIDAS POR AUTOMÓVILES DE TURISMO NUEVOS**

### **(1) Procedimiento de medida**

Las propuestas de la KAMA se han establecido con arreglo a la Directiva 93/116/CE, plenamente vigente desde el 1 de enero de 1997, y serán aplicables en los próximos años. La aplicación del nuevo procedimiento de medida ha provocado un incremento medio artificial del 9% en las cifras de emisiones de CO<sub>2</sub> respecto de la directiva utilizada anteriormente, cuando en realidad dichas emisiones no han cambiado.

### **(2) Especificaciones de los combustibles**

Las características de los combustibles son un factor clave de la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por los automóviles:

- A) Para conseguir una mayor reducción de las emisiones y de su contenido de CO<sub>2</sub>, la tecnología de mezcla pobre se combinará con dispositivos especiales de tratamiento de gases de escape capaces de reducir los NO<sub>x</sub> en condiciones de mezcla pobre. No obstante, dichos sistemas funcionan únicamente con combustibles que reúnen determinados requisitos, en particular, un bajo contenido de azufre;
- B) Los combustibles de bajo contenido de azufre favorecen el equilibrio entre NO<sub>x</sub> y CO<sub>2</sub> y, por lo tanto, la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>;
- C) Asimismo, una baja proporción de aromáticos en la gasolina y un alto índice de cetano en el gasóleo reducen las emisiones de CO<sub>2</sub>.

La KAMA admite el resultado del procedimiento de conciliación entre el Consejo y el Parlamento Europeo de 29 de junio de 1998 y confirma su compromiso de 140 g de CO<sub>2</sub> /km para el año 2009. No obstante, espera que, gracias al progreso técnico, la competencia y eventuales políticas nacionales, se comercialicen combustibles mejorados según se indica a continuación:

- A) Alguna gasolina (por ejemplo, la Super-Plus de 98 octanos, según lo acordado en Alemania) y gasóleo plus con un contenido máximo de azufre de 30 ppm en el año 2000 en todo el mercado de la UE, en cantidad y con cobertura geográfica suficientes.
- B) En 2005, disponibilidad en todo el mercado de la UE de combustibles con las siguientes características:
  - gasolina con un contenido máximo de azufre de 30 ppm y un 30% de aromáticos como máximo.
  - gasóleo con un contenido máximo de azufre de 30 ppm y un índice de cetano de 58 como mínimo.

Cualquier eventual problema en relación con la calidad del combustible se tratará en el procedimiento de supervisión.

### **3. Revisión en 2004 / Intervalos de referencia estimados**

La KAMA está dispuesta a contribuir a una supervisión periódica de los compromisos contraídos con la Comisión, supervisión que considera el instrumento principal para vigilar la situación durante el período de vigencia del presente compromiso. Este procedimiento incluirá un "examen principal" conjunto en 2004 sobre la actuación de la KAMA y el resto de los fabricantes. Se analizarán los resultados de las reducciones en las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta el año 2004 inclusive, y se comparará la media de la flota de ese año con los intervalos de referencia estimados.

La reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> no será lineal; su ritmo dependerá en gran medida de la disponibilidad comercial de los combustibles idóneos, así como de los plazos del desarrollo y comercialización de las nuevas tecnologías y productos. Así pues, se prevé que la reducción comience a un ritmo relativamente lento, para adquirir velocidad posteriormente.

Considerando todas las incertidumbres y los plazos necesarios para que penetren en el mercado las nuevas tecnologías y modelos, la KAMA cree factible para el año 2004 situar las emisiones de CO<sub>2</sub> en torno a 165-170 g CO<sub>2</sub> /km para el año 2004.

La KAMA prevé estos intervalos de referencia para el año 2004 sobre las bases siguientes:

- A) No constituirán en modo alguno un compromiso en firme por parte de la KAMA
- B) Lo dispuesto en el apartado "Supervisión" se cumplirá en su integridad y cualquier ajuste necesario para cumplir el objetivo del año 2009 o la previsión del año 2004 se hará de buena fe.
- C) Se dispondrá de combustibles de suficiente calidad, de manera que su falta no obstaculice la aplicación de las tecnologías necesarias para mejorar la eficiencia del combustible (véase el punto 2 sobre las especificaciones de combustibles).