COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 9.12.2002
COM(2002) 693 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

Tenuitvoerlegging van de communautaire strategie ter beperking van de CO_2-uitstoot door auto's: Derde jaarlijks verslag over de effectiviteit van de strategie (Verslagjaar 2001)

{SEC(2002) 1338}

I. INLEIDING

De Commissie is volop bezig met de uitvoering van de strategie van de Gemeenschap om de CO_2-uitstoot door personenauto's te beperken en het brandstofrendement te verbeteren[1,2]. De strategie is gebaseerd op de volgende drie pijlers[3]:

(1) Toezeggingen van de auto-industrie over verhoging van het brandstofrendement teneinde voor nieuwe personenauto's te komen tot een gemiddelde specifieke[4] CO_2-uitstoot van 140 g CO_2/km in 2008/9.

(2) Brandstofrendement-etikettering van auto's[5], bedoeld om ervoor te zorgen dat de consument kan beschikken over informatie inzake het brandstofrendement en de CO_2-uitstoot van nieuwe personenauto's die in de Gemeenschap te koop of voor leasing worden aangeboden, zodat deze met kennis van zaken zijn keuze kan maken.

(3) Bevordering van het brandstofrendement van auto's door fiscale maatregelen.

Met het jaarlijkse verslag van de Commissie over de effectiviteit van de strategie wordt voldaan aan de bepaling inzake rapportage in artikel 9 van Beschikking nr. 1753/2000/EG[6]. Daarnaast komt in dit derde verslag over de periode 1995-2001 artikel 7 van deze beschikking aan de orde, waarin wordt bepaald dat de Commissie uiterlijk op 31 december 2002 verslag uitbrengt over de toepassing van het bij deze beschikking ingestelde bewakingssysteem.

De Commissie is van mening dat een dergelijke geconsolideerde rapportage alle betrokken partijen in staat stelt de tenuitvoerlegging van de strategie van de Gemeenschap op de meest efficiënte wijze te volgen[7].

II. KORTE ALGEHELE EVALUATIE

In de Gemeenschap als geheel hebben alle maatregelen samen, ook degene die op nationaal niveau genomen zijn, ertoe geleid dat de gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot door personenauto's in de periode van 1995 tot en met 2001 is gedaald van 186 g CO_2/km tot ongeveer 167-170 g CO_2/km[8]. De strategie van de Gemeenschap om de CO_2-uitstoot door personenauto's te beperken en het brandstofrendement te verbeteren streeft naar een

---

1 COM(95)689 def.

2 Conclusies van de Raad van 25 juni 1996.

3 Deze pijlers worden aangevuld met onderzoekactiviteiten.

4 De term "specifiek" is overgenomen uit de titel van Beschikking nr. 1753/2000/EG en wordt gebruikt om aan te geven dat de CO_2-uitstoot wordt uitgedrukt in gram per kilometer.

5 Richtlijn 1999/94/EG betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's.

6 Beschikking nr. 1753/2000/EG van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van een systeem ter bewaking van de gemiddelde specifieke uitstoot van CO_2 door nieuwe personenauto's.

7 Informatie over de strategie van de Gemeenschap is ook te vinden op de volgende website: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm.

8 Met dit interval wordt rekening gehouden met alle bekende potentiële onzekerheden. De laagste waarde is gebaseerd op gegevens van de industrieverenigingen, met inbegrip van alle door hen uitgevoerde correcties, en de hoogste waarde komt overeen met door de lidstaten verstrekte gegevens zonder correcties. De hoogste waarde wordt gecorrigeerd zodra er overeenstemming over de juiste correctiefactor is bereikt.

gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot door in de EU geregistreerde nieuwe personenauto's van 120 g CO_2/km in 2005 en uiterlijk in 2010. Het is zeer onwaarschijnlijk dat de streefwaarde van de Gemeenschap van 120 g CO_2/km reeds in 2005 zal worden bereikt. De hoop dat de streefwaarde in 2010 wordt gehaald is echter realistisch, mits de nodige maatregelen worden genomen en alles op alles wordt gezet.

III. VORDERINGEN VAN DE AUTO-INDUSTRIE BIJ HUN RESPECTIEVE TOEZEGGINGEN

Er zijn toezeggingen gedaan door de Europese (Europese vereniging van autofabrikanten - ACEA[9])[10], de Japanse (Japanse vereniging van autofabrikanten - JAMA[11]) en de Koreaanse (Koreaanse vereniging van autofabrikanten - KAMA[12]) verenigingen van autofabrikanten[13]. In tabel 1 is een gedetailleerde lijst opgenomen van de belangrijkste fabrikanten/dochterbedrijven/merken die voor de bewakingscijfers in dit verslag bij de respectieve verenigingen zijn ingedeeld.

ACEA	ALFA ROMEO, ALPINA, ASTON MARTIN, AUDI, BAYERISCHE MOTOREN WERKE , BENTLEY, CADILLAC, CHEVROLET, CHRYSLER, CITROEN, DAIMLER, FERRARI., FIAT, FORD, GENERAL MOTORS JAGUAR, JEEP, LAMBORGHINI, LANCIA-AUTOBIANCHI, LAND-ROVER, MASERATI, MATRA, MCC (SMART), MERCEDES-BENZ, MG*, MINI, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, ROLLS-ROYCE, ROVER*, SAAB, SEAT, SKODA, VAUXHALL, VOLKSWAGEN, VOLVO
JAMA	DAIHATSU, HONDA, ISUZU, LEXUS, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, SUBARU, SUZUKI, TOYOTA
KAMA	DAEWOO, HYUNDAI, KIA, SSANGYONG

* NB: Rover, met inbegrip van MG, is weliswaar niet langer officieel lid van de ACEA, maar is wel in de ACEA-cijfers voor 2001 opgenomen.

Tabel 1: Lijst van de belangrijkste fabrikanten/dochterbedrijven/merken die voor de bewakingscijfers in dit verslag bij de respectieve verenigingen zijn ingedeeld.

Deze drie toezeggingen vormen gelijkwaardige inspanningen die de volgende hoofdkenmerken gemeen hebben:

(1) De doelstelling voor de CO_2-uitstoot: Alle toezeggingen bevatten dezelfde gekwantificeerde doelstelling voor de gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot door nieuwe personenauto's die in de Europese Unie worden verkocht, namelijk 140 g CO_2/km (de streefdatum is 2008 voor de ACEA en 2009 voor de JAMA en de KAMA).

---

9 Bij de ACEA zijn de volgende Europese autofabrikanten aangesloten: BMW AG, DaimlerChrysler AG, Fiat S.p.A., Ford of Europe Inc., General Motors Europe AG, Dr. Ing. H.c.F. Porsche AG, PSA Peugeot Citroën, Renault SA en Volkswagen AG.

10 COM(98)495 def.

11 Bij de JAMA zijn de volgende Japanse autofabrikanten aangesloten: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki en Toyota.

12 Bij de KAMA zijn de volgende Koreaanse autofabrikanten aangesloten: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company en Kia Motors Corporation.

13 COM(99)446 def.

(2) De methode: de ACEA, de JAMA en de KAMA hebben toegezegd dat ze de CO_2-streefwaarde hoofdzakelijk door technologische ontwikkelingen en daarmee verband houdende marktwijzigingen zullen verwezenlijken.

Daarnaast zijn er "geraamde doelzones" voor de gemiddelde CO_2-uitstoot door nieuwe auto's in 2003/2004[14] vastgesteld. Ten slotte hebben alle verenigingen toegezegd dat ze in 2003 (ACEA en JAMA) of 2004 (KAMA) de mogelijkheden voor extra CO_2-beperkingen zullen evalueren "*teneinde vorderingen te boeken op weg naar de doelstelling van de Gemeenschap om uiterlijk in 2012 tot 120 g CO_2/km te komen*".

Voor de toezeggingen geldt een grondige en doorzichtige bewakingsregeling[15]. Daartoe worden elk jaar "gezamenlijke verslagen", één voor elke vereniging, opgesteld en in onderling overleg door de partijen goedgekeurd. Ze worden tegelijk met deze mededeling als SEC-document gepubliceerd (zie de bijlage). Aangezien het officiële CO_2-bewakingsysteem van de EU in 2002 niet volledig operationeel was[16], hebben de verschillende verenigingen net als voorheen de basisgegevens verstrekt. De gegevensbronnen van de verenigingen worden betrouwbaar geacht.

De belangrijkste conclusies voor de verslagperiode van 1995 tot en met 2001 zijn:

- Alle verenigingen hebben de gemiddelde specifieke CO2-uitstoot door hun op de EU-markt verkochte auto's het afgelopen jaar verlaagd (de ACEA met ongeveer 2,5%, de JAMA met ongeveer 2,2% en de KAMA met ongeveer 2,6%17). De verbetering van het brandstofrendement voor dieselpersonenauto's is aanzienlijk groter dan voor benzinevoertuigen (zie tabel 2).

- De vorderingen van de ACEA zijn goed en die van de JAMA bevredigend. Van beide kan worden gesteld dat ze op schema liggen. De ACEA heeft al in de verslagperiode 2000 de tussentijdse doelzone voor 2003 gehaald en zit nu bijna aan de ondergrens van deze zone. Als de JAMA het dalingspercentage van 2001 gemiddeld kan volhouden, zal zij in elk geval de tussentijdse doelstelling voor 2003 van 175 g/km halen.

---

14 Voor de ACEA 165–170 g CO_2/km in 2003, voor de JAMA 165–175 g CO_2/km in 2003 en voor de KAMA 165– 170 g CO_2/km in 2004.

15 De doorzichtigheid van de cijfers voor het jaar 2001 heeft enigszins te lijden onder het feit dat de verenigingen en de Commissie het niet eens konden worden over de te gebruiken "correctiefactor" voor de recente verandering in de testprocedures. In de toezeggingen wordt gesteld dat de CO_2-uitstoot door nieuwe auto's zal worden gemeten overeenkomstig Richtlijn 93/116/EG, op basis waarvan de streefwaarden voor de toekomst en de bewakingsgegevens uit het verleden in dit verslag werden vastgesteld. Sinds de totstandkoming van de toezeggingen is de verplichte typegoedkeuringsmethode voor de meting van de CO_2-uitstoot herzien bij Richtlijn 99/100/EG. Een van de belangrijkste veranderingen (die voor M1-auto's in de periode 2000-2003 wordt ingevoerd) houdt verband met de rijcyclus: de eerste 40 seconden stationair draaien van de motor zonder meting vlak vóór de proef is geschrapt. In het algemeen leidt een dergelijke verandering in de testprocedure tot een hogere gemeten waarde voor de CO_2-uitstoot. Daarom moet er een correctiefactor op de gemeten CO_2-uitstoot van deze auto's worden toegepast om deze met de resultaten van de procedure van Richtlijn 93/116/EG te kunnen vergelijken.

16 Krachtens artikel 8 van Beschikking nr. 1753/2000/EG dient het bewakingsysteem vanaf 2003 als basis voor de controle van de tussen de auto-industrie en de Commissie afgesproken vrijwillige verplichtingen.

17 Alle percentages zijn gebaseerd op de door de verenigingen gecorrigeerde gegevens. De definitieve cijfers zullen iets lager zijn.

- De vorderingen van de KAMA zijn onbevredigend, hoewel in 2001 het hoogste dalingspercentage tot nu toe werd gehaald. Het risico dat de KAMA haar tussentijdse doelzone voor 2004 niet zal halen, is reëel. Daardoor zou de hele aanpak wellicht op losse schroeven komen te staan[18]. De KAMA wijt het gebrek aan vorderingen vooral aan de economische situatie van de Koreaanse auto-industrie, zoals de herstructurering die daar nu gaande is. Tevens wordt gesteld dat hun technologie in eerste instantie sterk achterliep, zodat het langer duurt om de hogere dalingspercentages te halen. Het afgelopen jaar had althans een deel van de bedrijven echter een goed rendement, de Koreaanse economie herstelt zich snel en de herstructurering van de industrie ontwikkelt zich tot een stabielere situatie. Daarom verwacht de Commissie dat de KAMA de achterstand de komende jaren zal inhalen. De KAMA heeft opnieuw bevestigd dat zij vast van plan is dit te doen.

- Om de uiteindelijke streefwaarde van 140 g CO_2/km te halen moet er nog meer gebeuren aangezien het gemiddelde jaarlijkse dalingspercentage van alle drie verenigingen moet stijgen. Gemiddeld moet de daling ongeveer 2% of 4 g/km per jaar bedragen. Over de verslagperiode 1995 tot 2001 haalt de ACEA gemiddeld ongeveer 1,9% per jaar, de JAMA 1,5% per jaar en de KAMA 0,9% per jaar[19]. Vanaf het begin werd echter verwacht dat het gemiddelde dalingspercentage in de latere jaren hoger zou zijn.

Op 30 april 2002 heeft de ACEA de Commissie meegedeeld dat de fabrikant Rover – die oorspronkelijk als onderdeel van BMW onder de toezegging viel – niet langer lid van de ACEA is. In 1995, het referentiejaar van de toezegging, heeft Rover in de EU ongeveer 300 000 personenauto's verkocht; de omzet is in de loop der jaren gedaald tot ongeveer 130 000 auto's in 2001. Aangezien dit de eerste keer sinds de totstandkoming van de toezeggingen is dat er iets in het ledental verandert, bestuderen de diensten van de Commissie de juridische en concurrentie-aspecten van dit geval heel zorgvuldig. De Commissie zal alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat veranderingen in het ledental geen afbreuk doen aan de integriteit van de toezeggingen of de gelijke concurrentievoorwaarden. In de in deze mededeling vermelde cijfers is Rover nog steeds opgenomen.

---

18 Er dient aan te worden herinnerd dat de Raad de Commissie heeft verzocht "*…onmiddellijk voorstellen in te dienen, waaronder voorstellen van wetgevende aard, die in overweging kunnen worden genomen als op basis van de bewaking en na overleg met de verenigingen zou blijken dat een of meer van de verenigingen haar verbintenissen niet zal kwijten*" (conclusies van de Raad van oktober 1999).

19 Alle percentages zijn gebaseerd op de door de verenigingen gecorrigeerde gegevens. De definitieve cijfers zullen iets lager zijn.

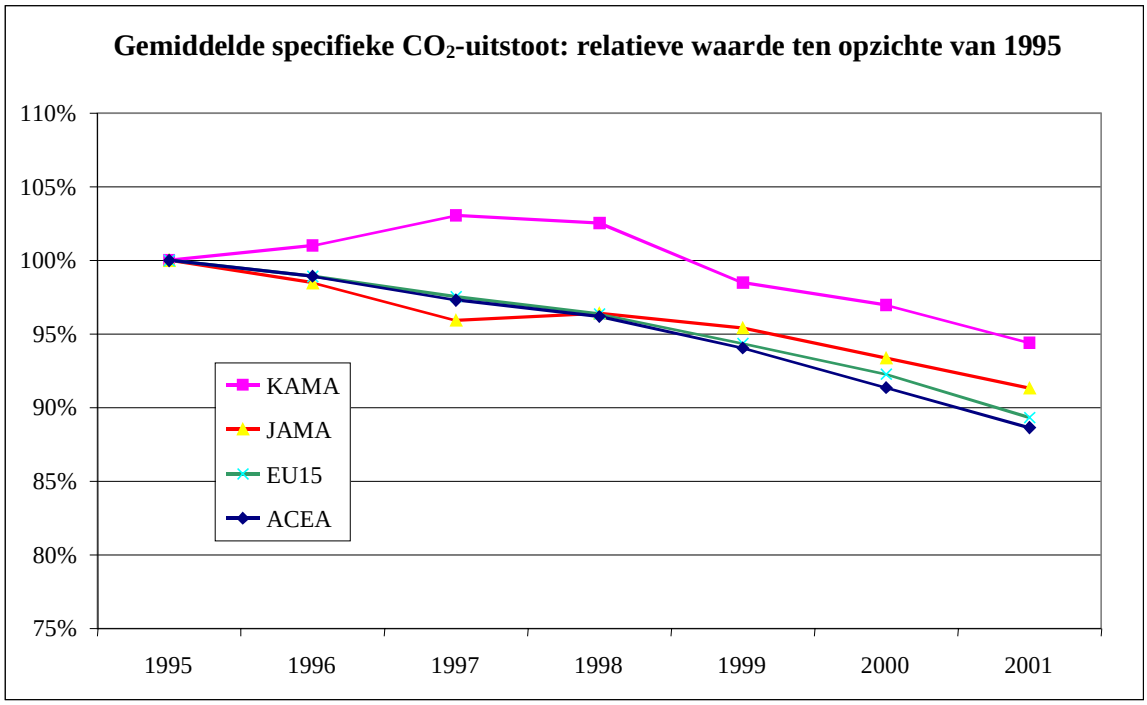
ACEA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Wijziging 95/01 (4)**
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	(%)
Benzine	188	186	183	182	180	177	172/174	-8,5/-7,4
Diesel	176	174	172	167	161	157	153/154	-13,1/-12,5
Alle brand-stoffen (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**164/166**	**-11,4/-10,3**
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Wijziging 95/01 (4)**
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	(%)
Benzine	191	187	184	184	181	177	175	-8,4
Diesel	239	235	222	221	221	213	200	-16,3
Alle brand-stoffen (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**179**	**-8,7**
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Wijziging 95/01 (4)**
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	(%)
Benzine	195	197	201	198	189	185	179/180	-8,2/-7,7
Diesel	309	274	246	248	253	245	234/236	-24,3/-23,6
Alle brand-stoffen (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**186/188**	**-5,6/-4,6**
EU-15 (2)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000 (3)**	**2001 (4)**	**Wijziging 95/01 (4)**
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	(%)
Benzine	189	186	184	182	180	178	173/174	-8,3/-7,8
Diesel	179	178	175	171	165	163	156/157	-12,7/-12,2
Alle brand-stoffen (1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**167/168**	**-10,4/-9,9**

Tabel 2: Gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot door nieuwe personenauto's per brandstoftype voor elke vereniging en voor de Europese Unie

(1) Alleen benzine- en dieselvoertuigen, daar mag worden aangenomen dat andere brandstoffen en statistisch niet geïdentificeerde voertuigen geen significante invloed op deze gemiddelden hebben.
(2) Nieuwe personenauto's die in de EU op de markt worden gebracht door fabrikanten die niet onder de toezeggingen vallen, hebben geen significante invloed op het EU-gemiddelde.
(3) De cijfers zijn niet gecorrigeerd voor de wijziging in de rijcyclus.
(4) Het eerste getal komt overeen met de door de verenigingen verstrekte gegevens en het tweede getal is ongecorrigeerd[20]. De percentages zijn berekend met behulp van de cijfers voor de CO_2-uitstoot.

[20] In december 1999 heeft de Commissie opdracht gegeven aan TNO voor een studie om onafhankelijk deskundig advies te krijgen over de correctiefactor. De ACEA en de JAMA hebben gegevens verstrekt (die echter niet representatief zijn voor het scala dat deze verenigingen in de EU op de markt brengen, omdat de verstrekte testgegevens allemaal afkomstig waren van grote auto's die sterker afhankelijk zijn van de verandering in de rijcyclus) en TNO heeft daar zijn eigen gegevens aan toegevoegd. Op basis van al deze gegevens heeft TNO, rekening houdend met de opmerkingen van de verenigingen over de representativiteit van de gegevens, met behulp van statistische standaardmethoden de correctiefactor berekend. De verenigingen zijn het echter niet eens met de berekende correctiefactor. Dit betekent dat er op de gegevens over 2000 en 2001 geen overeengekomen correctiefactor kon worden toegepast. De ramingen voor het effect van de verandering in de rijcyclus variëren van 0,7% (raming van de

Er dient te worden opgemerkt dat in de in dit verslag vermelde CO_2-cijfers de effecten van alle in de Gemeenschap genomen maatregelen op het gebied van CO_2 zijn verwerkt. Krachtens artikel 10 van Beschikking nr. 1753/2000/EG moet de Commissie in 2003/4 en 2008/9 verslag uitbrengen bij de Raad en het Europees Parlement over de verminderingen die het gevolg zijn van technische en van andere maatregelen. In 2002 heeft de Commissie opdracht gegeven voor een studie om dit aspect nader te onderzoeken.



Alle gegevens zoals door de verenigingen verstrekt en gecorrigeerd

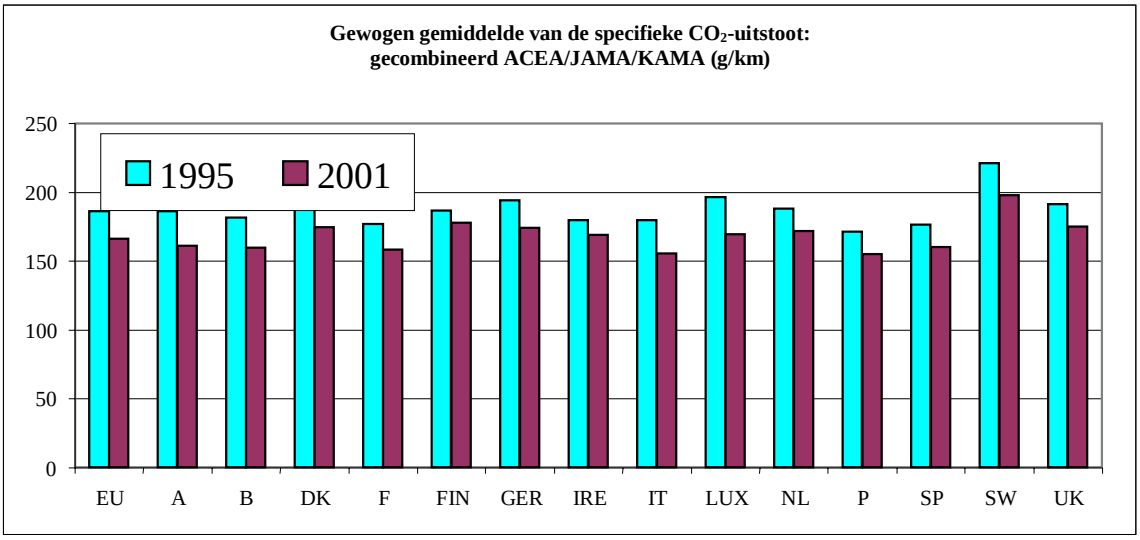
Figuur 1: Gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot door nieuwe personenauto's in vergelijking met 1995 voor elke vereniging en voor de Europese Unie

De totale gemiddelde CO_2-uitstoot door nieuwe in 2001 geregistreerde personenauto's was in alle lidstaten lager dan in 1995 en de tussenliggende jaren (zie figuur 2). Er moet echter

---

Commissie op basis van onafhankelijk deskundig advies) tot 1,2% (ACEA). De feitelijk toegepaste "correctiefactor" kan echter niet exact worden gespecificeerd, omdat niet bekend is welk percentage personenauto's volgens de nieuwe cyclus getest is. Voor het jaar 2001 hebben de ACEA en de KAMA gecorrigeerde cijfers verstrekt. De ACEA heeft uitgelegd dat zij er voor 2001 van uitgaat dat ten minste 90% van alle auto's van minder dan 2500 kg volgens de nieuwe cyclus getest is. Volgens haar berekeningen is 90% van een correctiefactor van 1,2% gelijk aan 1% en zij heeft de AAA opdracht gegeven om de voor 2001 verzamelde gegevens over M1-auto's tot 2500 kg met gemiddeld 1% te corrigeren. In het geval van de KAMA is het exacte aantal auto's dat volgens de nieuwe procedure getest is – volgens de KAMA – wel bekend. Vervolgens is voor deze auto's een correctiefactor van 1% gehanteerd. De JAMA heeft geen correctiefactor toegepast. In de gezamenlijke verslagen van de ACEA en de KAMA stelt de Commissie dat zij niet akkoord kan gaan met de aanpassing, omdat de correctiefactor niet 1,2% (of, volgens de KAMA, 1%) maar 0,7% moet zijn en het exacte aantal volgens de nieuwe procedure geteste auto's bekend moet zijn. De Commissie is van mening dat de CO_2-uitstoot van nieuwe geregistreerde auto's met een overeengekomen en adequate correctiefactor moet worden verlaagd en dat dit met ingang van volgend jaar moet gebeuren. Zolang er geen overeenstemming is bereikt, moet er geen correctie worden toegepast. In juli 2002 is er binnen de toezichthoudende groep afgesproken dat er spoedig een oplossing moet worden gevonden. Er dient te worden opgemerkt dat het effect van de verschillen in de correctiefactor in 2001 minimaal was.

worden opgemerkt dat in enkele lidstaten de specifieke CO_2-uitstoot voor bepaalde verenigingen is toegenomen; zo is in Duitsland, Frankrijk, Ierland, Portugal en Zweden de CO_2-uitstoot voor de KAMA toegenomen. Dit is niet in strijd met de toezeggingen, maar toont wel aan dat er in bepaalde lidstaten significante verschillen kunnen zijn in de tendens voor de verschillende verenigingen.



Alle gegevens zoals door de verenigingen verstrekt en gecorrigeerd

Figuur 2: Gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot van nieuwe personenauto's in de EU en in de lidstaten in 1995 en 2001 (gewogen gemiddelden op basis van de door de drie verenigingen verstrekte gegevens voor diesel- en benzineauto's)[21]

Alle verenigingen hebben het aandeel van dieselauto's in hun omzet binnen de verslagperiode verder opgevoerd (zie tabel 3). Dit was voor de korte termijn al voorspeld. Voor de streefwaarde van 2008/9 werd ervan uitgegaan dat de verenigingen deze niet alleen zouden halen door het aandeel van diesel op te voeren, maar door technologische ontwikkelingen en daaraan gekoppelde marktwijzigingen[22]. In dit verband is het belangrijk erop te wijzen dat de Raad de Commissie heeft verzocht "*…zich te blijven inspannen om tot een aanzienlijke reductie van de emissies van nano-deeltjes te komen en met name een nieuwe meetprocedure te ontwikkelen voor personenauto's, lichte bedrijfsvoertuigen en zware vrachtauto's, met inachtneming van de resultaten van recente studies naar de effecten van nano-deeltjes voor de gezondheid…*"[23] en dat de ACEA onlangs twijfels heeft geuit over de invoering van directe injectietechnologie voor benzine. Er werd van uitgegaan dat deze technologie de krachtige tendens in de richting van dieselauto's zou doorbreken.

---

21 In "EU" zijn geen gegevens voor Griekenland of Finland opgenomen, omdat er onvoldoende gegevens beschikbaar zijn.

22 In de drie "gezamenlijke verslagen" komt het complexe onderwerp "marktwijzigingen" niet nader aan de orde.

23 Conclusies van de Raad van 18/19 december 2000.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Wijziging '95-01' (2)
Benzine	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	-15,2%
Diesel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	15,3%
Alle brand-stoffen	10.241.651	10.811.011	11.226.009	11.935.533	12.518.260	12.217.744	12.552.498	22,6%
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**Wijziging '95-01' (2)**
Benzine	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	-3,0%
Diesel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	7,9%
Alle brand-stoffen	1.233.975	1.342.144	1.510.818	1.666.816	1.716.048	1.667.987	1.520.643	23,2%
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**Wijziging '95-01' (2)**
Benzine	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	-2,7%
Diesel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	12,3%
Alle brand-stoffen	169.060	236.454	275.453	373.230	463.724	491.244	396.792	134,7%
EU-15 (1)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**Wijziging '95-01' (2)**
Benzine	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	-13,4%
Diesel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	14,2%
Alle brand-stoffen (3)	11.644.686	12.389.609	13.012.280	13.975.579	14.698.032	14.376.975	14.469.933	24,3%

(1) Nieuwe personenauto's die in de EU op de markt worden gebracht door fabrikanten die niet onder de toezeggingen vallen, hebben geen significante invloed op de cijfers.
(2) De verandering in de periode 1995 tot 2001 voor benzine- en dieselauto's komt overeen met de verandering van het absolute aandeel van elk brandstoftype in het totale aantal registraties. De verandering voor het totale aantal auto's is de toe- of afname van het totale aantal nieuwe registraties. De verandering voor het totale aantal auto's komt overeen met de toename van het aantal nieuwe registraties in de EU gedurende deze periode.
(3) De totalen zijn inclusief statistisch niet geïdentificeerde voertuigen en voertuigen met "andere brandstoffen".

Tabel 3: Tendensen in de samenstelling van het aantal nieuwe geregistreerde auto's voor elke vereniging en voor de EU

Zoals al is vermeld, hebben alle verenigingen in hun respectieve toezeggingen verklaard dat zij de definitieve doelstelling door in hoofdzaak technologische ontwikkelingen en daaraan gekoppelde marktwijzigingen zouden halen. Deze ontwikkelingen hebben inderdaad bijgedragen tot de tot op heden verwezenlijkte beperkingen (vooral de invoering van dieselmotoren met snelle directe injectie (HDI) en in mindere mate de invoering van benzinemotoren met directe injectie (GDI), continu variabele transmissie (CVT), "mini-auto's", auto's op alternatieve brandstoffen en auto's op twee brandstoffen. Sinds 2000 hebben de ACEA en – in mindere mate – de JAMA personenauto's geïntroduceerd met een uitstoot van 120 g CO_2/km of minder (waarmee aan een van de drie toezeggingen is voldaan); de ACEA heeft in 2001 meer dan 305 000 van dergelijke auto's verkocht (bijna een verdubbeling van de omzet in vergelijking met 2000) en de JAMA ongeveer 5600. De KAMA heeft dergelijke modellen nog niet op de markt geïntroduceerd.

Ten aanzien van de veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de toezeggingen, hebben de verenigingen in de "gezamenlijke verslagen" de nadruk gelegd op een aantal aspecten zoals geschikte brandstoffen[24,25], concurrentieverstoring[26], bevordering van brandstofefficiënte technologie[27], de richtlijn betreffende autowrakken[28], nieuwe regelgeving[29] en fiscale maatregelen[30]. (zie tabel 4 voor meer bijzonderheden).

Er zijn enkele verschillen in de interpretatie van de tekst van de toezeggingen. Deze worden gedeeltelijk veroorzaakt door een verschillende opvatting over de rol van de toezeggingen binnen het "beleidskader" van de communautaire strategie. Zoals reeds is vermeld, heeft de strategie – afgezien van de toezeggingen – nog twee pijlers: voorlichting van de consument en belastingmaatregelen. Deze maatregelen zijn gericht op een beïnvloeding van de vraag. Alle drie pijlers samen zijn gericht op de verwezenlijking van de streefwaarde van de Gemeenschap van 120 g CO_2/km in 2005 en uiterlijk 2010. In de toezeggingen ligt de nadruk vooral op technische maatregelen en daaraan gekoppelde marktwijzigingen[31], waarvan wordt verondersteld dat ze de gemiddelde uitstoot terugbrengen tot 140 g CO_2/km, waardoor er ruimte blijft voor maatregelen die op de vraag van de consument zijn gericht die nodig zijn om de streefwaarde van de Gemeenschap van 120 g CO_2/km te halen. De verenigingen

---

24 Bij hun toezeggingen zijn de verenigingen uitgegaan van de in Richtlijn 98/70/EG geformuleerde eisen inzake de brandstofkwaliteit, hoewel ze verwachten dat er in de toekomst kwalitatief betere brandstof op de markt beschikbaar zal zijn. In dit verband verwachtten de verenigingen dat er in 2000 in de hele EU benzine (b.v. Super-Plus 98 octaan) en diesel-plus met een maximaal zwavelgehalte van 30 ppm in voldoende hoeveelheden en met een afdoende geografisch bereik op de markt beschikbaar zouden zijn; voor 2005 gaan ze uit van de volledige beschikbaarheid op de hele EU-markt van brandstoffen die aan de volgende eisen voldoen: benzine met een maximaal zwavelgehalte van 30 ppm en een maximaal gehalte aan aromaten van 30% en diesel met een maximaal zwavelgehalte van 30 ppm en een cetaangetal van minimaal 58.

25 Zie COM(2001) 241 def. van 11 mei 2001, waarin onder andere wordt gesteld: "*…Binnen het gezamenlijke controlesysteem zal dan ook rekening worden gehouden met de invloed van deze brandstoffen waar het gaat om het bereiken van de doelstelling van 140 g CO_2/km. De beschikbaarheid van zwavelvrije brandstoffen als gevolg van deze richtlijn biedt de Commissie de basis om met de autofabrikanten te gaan onderhandelen over nieuwe toezeggingen die ertoe moeten leiden dat de EU-doelstelling van 120 g CO_2/km voor de gemiddelde CO_2-emissie van nieuwe auto's wordt bereikt, wanneer in 2003 de huidige toezeggingen opnieuw worden bekeken…*".

26 In de ACEA-toezegging is de veronderstelling opgenomen dat: "*…de Gemeenschap alles in het werk blijft stellen om andere automobielproducerende landen en met name Japan, de Verenigde Staten en Korea ertoe aan te zetten gelijkwaardige inspanningen ter vermindering van de CO_2-uitstoot te leveren in overeenstemming met de geest van het Protocol van Kyoto teneinde te garanderen dat de Europese automobielindustrie door haar toezeggingen inzake CO_2-beperking in Europa geen concurrentienadeel lijdt op de wereldmarkten*".

27 De toezeggingen zijn gebaseerd op "*…het uitgangspunt van een ongestoorde verspreiding van deze en andere CO_2-efficiënte technologieën voor auto's op de markt…*".

28 Richtlijn 2000/53/EG.

29 In de toezeggingen wordt gesteld dat "*…Het effect van nieuwe regelgevende maatregelen op de CO_2-uitstoot …*" moet worden bewaakt.

30 De toezeggingen zijn gebaseerd op de veronderstelling dat deze "*…een volledige en toereikende vervanging vormt voor alle nieuwe regelgevende maatregelen ter beperking van het brandstofverbruik of de CO_2-uitstoot, alsmede voor eventuele bijkomende fiscale maatregelen met het oog op de CO_2-doelstellingen…*" van de toezegging. Met alle fiscale maatregelen, met inbegrip van hun toegevoegde waarde voor de toezeggingen, wordt rekening gehouden bij de bewakingsprocedure en hun potentiële effecten zullen te goeder trouw worden geëvalueerd. Naast het in tabel 4 vermelde probleempunt is de ACEA van mening dat fiscale maatregelen in conflict kunnen komen met een ongestoorde verspreiding van CO_2-efficiënte technologie.

31 "*…Dit streefcijfer wordt hoofdzakelijk bereikt door technologische ontwikkelingen die een effect hebben op de verschillende automobielkenmerken en door met deze ontwikkelingen samenhangende veranderingen op de markt…*".

hebben het gedeelte over de voorlichting van de consument geaccepteerd, maar gingen ervan uit dat er geen gebruik zou worden gemaakt van de fiscale pijler[32] of dat ten minste de resultaten van de evaluatie van de toezegging in 2003 zouden worden afgewacht voordat dit onderwerp weer aan de orde zou komen[33].

Afgezien van de werkzaamheden op het gebied van fiscale maatregelen zal de evaluatie van 2003 (2004 voor de KAMA) van groot belang zijn voor de verdere ontwikkeling van de strategie van de Gemeenschap. Volgens de tekst van de toezeggingen en de aanbevelingen van de Commissie moeten de ACEA en de JAMA in 2003 "*…de mogelijkheden voor meer CO_2-beperking evalueren teneinde verdere vorderingen te boeken op weg naar de doelstelling van de Gemeenschap om uiterlijk in 2012 te komen tot 120 g CO_2/km*". De Commissie heeft de verenigingen in juli 2002 voorgesteld de planning voor de evaluatie, waaronder het tijdschema en de procedures, te bespreken. De Commissie is van mening dat de werkzaamheden voor de verschillende onderdelen van de evaluatie in een vroeg stadium moeten worden voorbereid en gepland.

Ten slotte zullen er, ongeacht de resultaten van bovengenoemde evaluatie, in de bewakingsjaren 2003 en 2004 vergelijkingen tussen de gemiddelden voor deze jaren en de respectieve "geraamde doelzones" worden uitgevoerd[34]. In de mededelingen voor die jaren zal ook de bepaling van artikel 10 van Beschikking nr. 1753/2000/EG[35] voor het eerst aan de orde komen.

---

32 Op 2 oktober 1998 schreef de voorzitter van de ACEA aan de Commissie dat: "*…de in juli door de Commissie vastgestelde mededeling een exacte analyse van de toezegging van de ACEA behelst. Ik wil hier echter wel herhalen dat we weliswaar het recht van de Gemeenschap en haar lidstaten om gebruik te maken van hun prerogatieven op fiscaal gebied niet in twijfel trekken, maar dat de toezegging niet inhoudt dat de ACEA ermee instemt dat de Gemeenschap en haar lidstaten op het gebied van autobelastingen fiscale maatregelen nemen die tot gevolg hebben dat de structuur van de markt wijzigt. De ACEA vindt het gebruik van dit instrument in het licht van haar ambitieuze CO_2-doelstelling ook niet zinvol. Dergelijke initiatieven kunnen ernstige gevolgen hebben voor het concurrentievermogen van de industrie en de werkgelegenheid in de sector, terwijl maatregelen op het niveau van de lidstaten ernstige gevolgen kunnen hebben voor de interne markt*". De Commissie heeft deze brief bij de Raad ingediend tijdens zijn vergadering van 6 oktober 1998.

33 Op 8 juni 2000 reageerde de voorzitter van de ACEA op de werkzaamheden op het gebied van fiscale maatregelen waarmee de Commissie in 2000 was gestart. In een brief aan de Commissie herhaalde hij de bezorgdheid van de ACEA dat "*…fiscale maatregelen die zouden leiden tot een wijziging van de structuur van de markt, een averechts effect zullen hebben…*" en stelde hij dat de Commissie "*…schijnt te vergeten dat de Commissie na lange onderhandelingen haar steun heeft gegeven aan de toezegging van de ACEA waarin wordt gesteld dat 'de ACEA in 2003 de mogelijkheden voor meer CO_2-beperking zal evalueren teneinde verdere vorderingen te boeken op weg naar de doelstelling van de Gemeenschap om uiterlijk in 2012 te komen tot 120 g/km'…*".

34 Voor de ACEA 165 – 170 g CO_2/km in 2003; voor de JAMA 165 – 175 g CO_2/km in 2003; voor de KAMA 165 – 170 g CO_2/km in 2004.

35 "*In de verslagen over jaren met een interimdoelstelling en jaren met een einddoelstelling wordt vermeld of de verminderingen het resultaat zijn van technische maatregelen van de fabrikanten dan wel van andere factoren, zoals gewijzigd consumentengedrag*". In de drie "gezamenlijke verslagen" wordt dit onderwerp niet erg gedetailleerd besproken.

Onderwerp	Afkom-stig van	Gedetailleerde inhoud	Opmerkingen van de Commissie
Geschikte brandstoffen	ACEA JAMA KAMA	Bezorgdheid omdat de volledige verkrijgbaarheid op de markt van brandstoffen met een voldoende kwaliteit om de toepassing van technologie mogelijk te maken, voor de industrie essentieel is om de CO_2-toezegging te kunnen halen.	Het voorstel "zwavelvrije brandstoffen" (zie COM(2001)241 def.) moet waarborgen dat de vereiste brandstoffen vanaf 2005 in de hele Gemeenschap in voldoende hoeveelheden verkrijgbaar zijn. De verplichte datum voor 100% verkrijgbaarheid is 2009 voor benzine en diesel, met een evaluatieproces voor diesel. De Commissie wijst erop dat de verkrijgbaarheid van brandstof met 10 ppm zwavel aanzienlijk verder gaat dan bij de ondertekening van de toezegging werd verwacht.
Concurrentie-verstoring	ACEA	Teleurstelling dat de Europese Gemeenschap er tot nu toe niet voor heeft gezorgd dat de auto-industrie van de EU geen concurrentienadeel ondervindt ten gevolge van de uiteenlopende meningen over "Kyoto".	De Commissie wijst erop dat zij getracht heeft onder andere Japan en de Verenigde Staten ervan te overtuigen het Protocol van Kyoto te bekrachtigen. Bovendien wijst zij op maatregelen voor brandstofefficiëntie die elders in de wereld gepland of genomen zijn (zoals de Wet energie-efficiëntie in Japan, de "CAFE-regels" in de VS, de verklaring van VS-fabrikanten dat zij het brandstofverbruik van speciale autotypes met 25% zullen verlagen en de "Global warming bill" in California). Op de EU-markt moeten alle fabrikanten gelijkwaardige inspanningen leveren en in dit opzicht waarborgen de toezeggingen gelijke concurrentievoorwaarden.
Bevordering van brandstof-efficiënte technologie	ACEA	Zorg over anti-dieselbeleid in een aantal lidstaten, waaronder het VK en Zweden.	De Commissie neemt kennis van de argumenten van de ACEA, maar is van mening dat de gevolgen van nationale fiscale maatregelen met een ruimere blik moeten worden bestudeerd en dat er daarbij onder andere rekening mee moet worden gehouden dat de lidstaten het volste recht hebben om gebruik te maken van hun prerogatieven op het gebied van het fiscaal beleid.
	ACEA JAMA KAMA	Bezorgdheid dat de richtlijn inzake autowrakken nadelige gevolgen zal hebben voor de brandstof-efficiëntie van auto's.	De Commissie is van mening dat de richtlijn autowrakken geen nadelige gevolgen zal hebben voor de brandstof-efficiëntie, aangezien het gebruik van geen enkel materiaal wordt beperkt.
	KAMA	Bezorgdheid dat de toezegging inzake de bescherming van voetgangers nadelige gevolgen zal hebben voor de brandstof-efficiëntie van auto's.	Er is geen bewijsmateriaal dat technische maatregelen om de bescherming van voetgangers te verbeteren de CO_2-uitstoot door auto's verhogen. De Commissie kan niet accepteren dat bij de bewaking van de CO_2-toezegging rekening wordt gehouden met vrijwillige toezeggingen van autofabrikanten voor de veiligheid van voetgangers.
Nieuwe regelgeving	KAMA	Bezorgdheid dat tegelijkertijd moet worden voldaan aan de verplichte EU-wetgeving inzake NOx-concentraties en de CO_2-streefwaarde.	Naar het oordeel van de Commissie was de KAMA volledig op de hoogte van de emissienormen in de gewijzigde Richtlijn 70/220/EG.
Fiscale maatregelen	ACEA	De ACEA wijst er ten aanzien van het voorstel voor CO_2-gedifferentieerde belastingen op dat deze de markt niet mogen verstoren omdat dit tegen haar toezegging kan indruisen; ze kunnen bijvoorbeeld de product-diversiteit in gevaar brengen (door grote krachtige auto's uit de markt te prijzen) of de financiële resultaten nadelig beïnvloeden.	De Commissie wijst erop dat fiscale maatregelen, zoals reeds geschetst in de mededeling van 1995, de derde pijler van de strategie vormen en dat in de tekst van de ACEA-toezegging duidelijk wordt gesteld dat de ACEA ervan uitgaat dat de toezegging een volledige en toereikende vervanging vormt voor eventuele aanvullende fiscale maatregelen met het oog op de CO_2-doelstellingen van deze toezegging. De overwogen fiscale maatregelen zijn niet bedoeld als extra ondersteuning om de ACEA-streefwaarde van 140 g/km in 2008 te halen, maar op ondersteuning van de algehele verwezenlijking van de communautaire streefwaarde van 120 g/km in uiterlijk 2012. Tevens moet worden opgemerkt dat de Milieuraad in oktober 1999[36] heeft herhaald dat de mogelijkheid van een referentiekader voor fiscale stimuleringsmaatregelen moet worden bestudeerd.

Tabel 4: Overzicht van de opmerkingen van de verenigingen van autofabrikanten over de uitgangspunten van de toezeggingen met een korte beschrijving van het standpunt van de Commissie

[36] Conclusies van de Raad van 6 oktober 1999.

IV. TENUITVOERLEGGING VAN BESCHIKKING NR. 1753/2000/EG

De zogenaamde "bewakingsbeschikking" is op 30 augustus 2000 in werking getreden. De krachtens deze beschikking verzamelde gegevens zullen door de diensten van de Commissie worden gebruikt voor het toezicht op de vrijwillige toezegging van de auto-industrie dat zij de CO_2-uitstoot door personenauto's zal beperken.

Artikel 7 van de beschikking luidt: "*De Commissie brengt uiterlijk op 31 december 2002 bij het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de toepassing van het bij deze beschikking ingestelde bewakingssysteem*". Dit verslag wordt hier uitgebracht.

De belangrijkste verplichtingen van de beschikking zijn:

a) krachtens artikel 5 moeten de lidstaten een voor het verzamelen en de toezending van de bewakingsgegevens bevoegde instantie aanwijzen;

b) krachtens artikel 6 moeten de lidstaten de Commissie meedelen op welke wijze zij uitvoering denken te geven aan de bepalingen van de beschikking;

c) krachtens artikel 4 moeten de lidstaten uiterlijk op 1 juli 2001 gegevens verstrekken over de specifieke CO_2-uitstoot door nieuwe personenauto's; in de daaropvolgende jaren worden de gegevens steeds vóór 1 april toegezonden.

Stap a) kan nu als voltooid worden beschouwd, hoewel niet alle lidstaten erin geslaagd zijn dit binnen de vereiste termijn te doen.

Stap b) is ook afgerond. Voor sommige lidstaten worden de details van de wijze van uitvoering echter nog besproken. Dit komt vooral doordat verschillende lidstaten – ten gevolge van de beschikking – hun nationale systeem voor gegevensverzameling momenteel reorganiseren. Er moet worden opgemerkt dat in de toekomst – vanwege verzoeken van andere partijen – nog andere wijzigingen in de nationale systemen voor gegevensverzameling kunnen worden aangebracht om de methoden te actualiseren, nieuwe procedures voor gegevensverwerking in te voeren enz. Er is geen "definitief" systeem en het zal derhalve nodig zijn voortdurend informatie over methodologieën en procedures voor de verwerking en overdracht van gegevens uit te wisselen.

Ten aanzien van punt c) hebben verschillende lidstaten hun gegevens in 2001 en 2002 niet op tijd ingediend (in 2001 waren België, Frankrijk, Griekenland, Luxemburg, Oostenrijk, Spanje en Zweden te laat en in 2002 was Griekenland te laat). De meeste van deze lidstaten zijn er echter in geslaagd de gegevens met enige vertraging in te dienen. Er zijn duidelijke vorderingen geboekt en de Commissie is optimistisch dat deze lidstaten de gegevens in 2003 tijdig zullen indienen. Het is echter heel zorgwekkend dat Ierland tot op heden helemaal nog geen gegevens heeft ingediend en Portugal – meer dan een jaar te laat – alleen voor het jaar 2000[37]. De Commissie heeft vorig jaar inbreukprocedures ingeleid en werkt nu aan de voorbereiding van de zaken tegen deze twee lidstaten.

Om mogelijke problemen bij de tenuitvoerlegging van de beschikking te signaleren en op te lossen heeft de Commissie – krachtens de artikelen 3 en 6 van de beschikking – in 2001 een

[37] Door de late indiening konden de Portugese gegevens niet in deze mededeling worden opgenomen.

werkgroep van deskundigen ingesteld. Ter ondersteuning van deze werkgroep heeft de Commissie een studie opgezet teneinde de gegevensoverdracht te verbeteren en mogelijke inconsistenties in de gegevens te signaleren. Tot op heden is de werkgroep drie keer bijeengekomen en op een aantal punten zijn er vorderingen bij de methodologieën en de gegevensoverdracht geboekt.

De eerste twee gegevenspakketten van de lidstaten zijn vooral gebruikt om de gegevens te vergelijken met de gegevens die de verenigingen van autofabrikanten voor de gezamenlijke verslagen van 2000 en 2001 hebben ingediend. Er moet aan worden herinnerd dat de verenigingen in hun verslagen CO_2-statistieken hebben gebruikt die afkomstig zijn van de AAA (Association Auxiliaire de l'Automobile - ACEA en KAMA) of Marketing Systems (JAMA). Marketing Systems en de AAA zijn voor hun ramingen uitgegaan van door de lidstaten verstrekte statistische gegevens, aangevuld en gecombineerd met hun eigen technische gegevens over personenauto's, met inbegrip van gegevens over het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot. Dit betekent dat de gegevensbronnen vrijwel identiek zijn aan de door veel lidstaten gebruikte bronnen. De CO_2-database van de AAA bevat bijvoorbeeld consequent meer dan 90% (90-92%) van de EU-registraties en daarnaast onbekende cijfers. Onzekerheden binnen de gegevens van de verenigingen vloeien voort uit de onvolledigheid van de gegevensbestanden. Deze konden in het verleden niet in getallen worden gekwantificeerd, maar zijn volgens de schattingen klein. De gegevens van de lidstaten zijn degene die voor het bewakingsproces worden gebruikt. Onzekerheden in de databanken van de lidstaten worden vooral veroorzaakt door problemen om de registratiegegevens aan de CO_2-uitstoot van individuele personenauto's te koppelen en dit is een probleem dat ook de AAA en Marketing Systems kennen. Daarnaast hebben sommige lidstaten problemen met het samenstellen van een volledig gegevensbestand van alle M1-personenauto's. Deze lidstaten stellen momenteel alle pogingen in het werk om de leemtes op te vullen.

Desalniettemin zijn de algehele foutenmarges erg klein en de gegevens van de verenigingen komen uiteindelijk heel goed overeen met de door de lidstaten verstrekte gegevens (zie tabel 5)[38].

	verschil 2000 in g/km	verschil 2000 in %	verschil 2001 in g/km	verschil 2001 in %
EU	-2	-1,3	1,8	1,1
ACEA	-2	-1,1	2,4	1,4
JAMA	-2	-1,2	-1,4	-0,8
KAMA	-5	-2,7	-1,9	-1,0

"-" betekent dat de gegevens van de verenigingen hoger zijn

Tabel 5: Vergelijking van de gegevens over de specifieke CO_2-uitstoot van de lidstaten en van de verenigingen van autofabrikanten

[38] NB: alle in dit hoofdstuk vermelde cijfers zijn ongecorrigeerde door de lidstaten verstrekte gegevens.

Voor de verschillende combinaties van lidstaten en verenigingen ziet de situatie er als volgt uit (zie de tabellen 6 tot en met 9):

Land	EU – specifieke CO_2-uitstoot			
	Gegevens van de lidstaten (g/km)	**Gegevens van de verenigingen (g/km)**	**Verschil (g/km)**	**Verschil (%)**
België	163,6	161,4	2,2	1,4
Denemarken	172,9	176,1	-3,2	-1,8
Duitsland	179,5	175,7	3,8	2,2
Finland	178,1	179,2	-1,1	-0,6
Frankrijk	159,8	159,6	0,2	0,1
Griekenland	166,0	167,9	-1,9	-1,4
Ierland	-	170,8	-	-
Italië	158,3	157,0	1,3	0,8
Luxemburg	177,0	171,2	5,8	3,4
Nederland	174,2	173,5	0,7	0,4
Oostenrijk	165,6	162,7	2,9	1,8
Portugal	-	156,9	-	-
Spanje	156,2	161,0	-4,8	-3,0
VK	177,9	176,6	1,3	0,7
Zweden	200,2	199,5	0,7	0,4
EU-13	**169,7**	**167,9**	**1,8**	**1,1**

Tabel 6: Vergelijking van de gegevens over de specifieke CO_2-uitstoot van de lidstaten en van de verenigingen (gegevens van 2001)

Bij de gegevens voor de drie verenigingen zijn de foutenmarges gedeeltelijk groter. Er is besloten deze verschillen in het kader van de bilaterale contacten tussen de respectieve vereniging en de betrokken lidstaat nader te bekijken.

Land	ACEA - specifieke CO_2uitstoot			
	Gegevens van de lidstaat (g/km)	**Gegevens van de ACEA (g/km)**	**Verschil (g/km)**	**Verschil (%)**
België	161,9	158,8	3,1	2,0
Denemarken	173,5	174,6	-1,1	-0,6
Duitsland	178,9	174,3	4,6	2,6
Finland	180,3	181,1	-0,8	-0,4
Frankrijk	157,8	157,6	0,2	0,1
Griekenland	165,9	-	-	-
Ierland	-	166,9	-	-
Italië	156,4	154,6	1,8	1,2
Luxemburg	175,2	169,0	6,2	3,7
Nederland	173,6	172,7	0,9	0,5
Oostenrijk	162,2	158,6	3,6	2,3
Portugal	-	155,5	-	-
Spanje	155,8	158,1	-2,3	-1,5
VK	176,8	175,4	1,4	0,8
Zweden	201,7	201,1	0,6	0,3
EU-12	**168,3**	**165,9**	**2,4**	**1,4**

Tabel 7: Vergelijking van de gegevens over de specifieke CO_2-uitstoot van de lidstaten en van de ACEA (gegevens van 2001)

Land	JAMA - specifieke CO_2uitstoot			
	Gegevens van de lidstaat (g/km)	**Gegevens van de JAMA (g/km)**	**Verschil (g/km)**	**Verschil (%)**
België	175,0	179,9	-4,9	-2,8
Denemarken	168,4	180,2	-11,8	-7,0
Duitsland	182,0	183,1	-1,1	-0,6
Finland	170,8	173,5	-2,7	-1,6
Frankrijk	185,7	185,8	-0,1	-0,0
Griekenland	164,4	167,2	-2,8	-1,7
Ierland	-	177,0	-	-
Italië	169,6	170,9	-1,3	-0,7
Luxemburg	193,6	191,4	2,2	1,1
Nederland	173,9	173,5	0,4	0,2
Oostenrijk	182,5	183,0	-0,5	-0,3
Portugal	-	164,3	-	-
Spanje	164,2	180,4	-16,2	-9,9
VK	181,7	181,5	0,2	0,1
Zweden	189,1	189,2	-0,1	-0,1
EU-13	**178,2**	**179,6**	**-1,4**	**-0,8**

Tabel 8: Vergelijking van de gegevens over de specifieke CO_2-uitstoot van de lidstaten en van de JAMA (gegevens van 2001)

Land	KAMA - specifieke CO_2uitstoot			
	Gegevens van de lidstaat (g/km)	**Gegevens van de KAMA (g/km)**	**Verschil (g/km)**	**Verschil (%)**
België	188,8	189,7	-0,9	-0,5
Denemarken	182,6	183,7	-1,1	-0,6
Duitsland	207,6	209,5	-1,9	-0,9
Finland	202,7	206,3	-3,6	-1,8
Frankrijk	217,6	217,5	0,1	0,0
Griekenland	168,7	168,7	0,0	0,0
Ierland	-	189,7	-	-
Italië	175,0	179,2	-4,2	-2,3
Luxemburg	191,0	190,2	0,8	0,4
Nederland	185,7	185,5	0,2	0,1
Oostenrijk	196,2	197,6	-1,4	-0,7
Portugal	-	172,6	-	-
Spanje	-	188,3	-	-
VK	191,0	189,2	1,8	1,0
Zweden	197,7	199,1	-1,4	-0,7
EU-12	**186,6**	**188,5**	**-1,9**	**-1,0**

Tabel 9: Vergelijking van de gegevens over de specifieke CO_2-uitstoot van de lidstaten en van de KAMA (gegevens van 2001)

Samengevat kunnen de gegevens van de meeste lidstaten als van zeer hoge kwaliteit worden beschouwd. Enkele lidstaten zullen de gegevenskwaliteit verder moeten verbeteren. Daarom en omdat sommige lidstaten de gegevens voor de periode 2001 te laat hebben ingediend, zijn de gegevens van de lidstaten niet gebruikt voor de officiële bewaking van de toezeggingen voor het kalenderjaar 2001. Zoals met de verenigingen van autofabrikanten is afgesproken, zullen ze echter met ingang van het jaar 2002 (verslag van 2003) als basis voor het bewakingsproces worden gebruikt. Waar nodig zullen aanvullende bilaterale vergaderingen tussen bepaalde lidstaten en de verenigingen[39] worden georganiseerd om de redenen voor de gesignaleerde verschillen tussen de twee gegevensbestanden te bestuderen.

In elk geval zullen de werkzaamheden om de kwaliteit van de gegevens te verbeteren worden voortgezet en dit is in feite een permanente activiteit.

V. TENUITVOERLEGGING VAN RICHTLIJN 1999/94/EG

Deze richtlijn is op 13 december 1999 vastgesteld en moest uiterlijk op 18 januari 2001 door de lidstaten zijn omgezet in nationale regelgeving. Eind augustus 2002 hadden de volgende lidstaten de richtlijn nog niet omgezet: Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk voor enkele delen van zijn grondgebied. Krachtens artikel 226 van het EG-Verdrag heeft de Commissie deze zaken al aanhangig gemaakt bij het Hof van Justitie[40].

In juli 2001 heeft de Commissie – op grond van de bepalingen van artikel 9 van de richtlijn – opdracht gegeven voor een studie over "*Het opstellen van aanbevelingen om de beginselen van de bepalingen inzake reclamemateriaal toe te kunnen passen op andere media en materiaal*". Het eindverslag is in juli 2002 ingediend[41]. Tijdens een vergadering van het bij artikel 10 van dezelfde richtlijn ingestelde comité zijn de resultaten van de studie gedetailleerd besproken. De meeste lidstaten waren er voorstander van om voor de "internet-verkoop" van personenauto's en andere elektronische media vergelijkbare eisen in te voeren als nu al gelden voor reclamemateriaal dat al onder de richtlijn valt. Geen van de lidstaten toonde enige belangstelling om dit ook voor radio en televisie te doen. Er werden twee mogelijke procedures overwogen voor de volgende stap voor "andere media": de verslagen van de lidstaten krachtens artikel 9, die uiterlijk op 31 december 2003 moeten worden ingediend, afwachten[42] of een aanbeveling van de Commissie indienen die volgend jaar zou kunnen worden gepubliceerd (hetgeen ongeveer overeenkomt met de data die worden genoemd in het "groepsvrijstellingsvoorstel")[43]. De meeste lidstaten bleken de voorkeur te geven aan een aanbeveling van de Commissie voor internet en andere elektronische media. Op basis van de resultaten van de studie en de besprekingen in het comité heeft de Commissie zich voorgenomen in de nabije toekomst een voorstel in te dienen.

Daarnaast hebben verschillende lidstaten uiteengezet welke problemen er bij de praktische toepassing van de richtlijn zijn gerezen. Aan de bepaling in de laatste zin van bijlage III dat

---

39 De KAMA heeft verklaard dat zij de noodzaak van bilaterale vergaderingen met de lidstaten niet inziet.

40 Duitsland (C-72/02), Frankrijk (C-161/02), Italië (C-22/02), Spanje (C-28/02) en het Verenigd Koninkrijk (C-62/02).

41 TNS (2002): *"Enable Application to other media and material of Directive 1999/94/EC"*. Eindverslag voor studiecontract ENV.C.1/ETU/2001/0009.

42 In dat geval kunnen voorstellen tot wijziging van de richtlijn naar alle waarschijnlijkheid niet vóór 2004 worden ingediend en zullen ze naar alle waarschijnlijkheid niet vóór 2005/2006 van kracht worden.

43 Verordening (EG) nr. 1400/2002 van de Commissie.

nieuwe auto's aan de affiche moeten worden toegevoegd, kan in de praktijk niet worden voldaan omdat in de regel te veel nieuwe modellen moeten worden toegevoegd. Dit doet afbreuk aan de lay-out van de affiche en is in de praktijk vaak moeilijk te organiseren. Bovendien zouden veel dealers de informatie graag op een elektronisch scherm willen weergeven, dat gemakkelijk kan worden aangepast. Er is voorgesteld de bijlage zo spoedig mogelijk te wijzigen en speciale voorschriften voor elektronische schermen te overwegen. De Commissie zal zich onmiddellijk over deze zaak buigen.

VI. WERKZAAMHEDEN OP HET GEBIED VAN FISCALE MAATREGELEN

Uit de werkzaamheden van de "Groep van deskundigen voor fiscale kadermaatregelen", ondersteund door een studie van COWI[44], is gebleken dat een verdere beperking van de CO_2-uitstoot kan worden gehaald door een differentiatie van de autobelastingen op basis van de CO_2-uitstoot door personenauto's. De werkzaamheden van de Commissie op het gebied van fiscale kadermaatregelen zijn onlangs, op basis van de studie, gepresenteerd in een mededeling van de Commissie[45]. Daarbij ligt de nadruk op de registratie- en de motorrijtuigenbelasting. Naar het oordeel van de Commissie:

- is de belastingheffing op auto's een belangrijk aanvullend instrument ter ondersteuning van de verwezenlijking van de EU-streefwaarde van 120 g CO_2/km voor nieuwe auto's in 2005 en uiterlijk 2010 en als bijdrage tot het nakomen van de EU-toezeggingen krachtens het Protocol van Kyoto;

- moet er bij de belastingheffing op auto's een directer verband worden gelegd tussen het belastingniveau en de CO_2-uitstoot van elke nieuwe personenauto. Differentiatie van autobelastingen is genoemd als een belangrijke parameter voor de verbetering van de algehele brandstofefficiëntie van nieuwe personenauto's. Bestaande autobelastingen moeten worden vervangen door belastingen die volledig op de CO_2-uitstoot gebaseerd zijn of er moet een CO_2-gevoelig element aan de bestaande registratie- en motorrijtuigenbelasting worden toegevoegd. Toevoeging van elementen zou het ook mogelijk maken rekening te houden met andere nationale milieudoelstellingen, zoals een snelle invoering van EURO IV-normen.

Binnen het bewakingsproces moet rekening worden gehouden met de gevolgen van fiscale maatregelen.

VII. ANDERE RELEVANTE MAATREGELEN

Het voorstel van de Commissie inzake de typegoedkeuring voor de CO_2-uitstoot en het brandstofverbruik van lichte bedrijfsvoertuigen[46] (N1-voertuigen) is momenteel in behandeling bij de Raad en het Europees Parlement. Bovendien heeft de Commissie opdracht gegeven voor een studie naar maatregelen om de CO_2-uitstoot door N1-voertuigen te

---

44 COWI (2001): *"Fiscal measures to reduce CO_2 emissions from new passenger cars."* Eindverslag voor studiecontract ENV.D.3/ETU/2000/0027
(zie ook: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm).

45 COM(2002)431 def.

46 COM(2001)543 def.

beperken[47]. De diensten van de Commissie zijn van plan de resultaten van deze studie volgend jaar in een mededeling te presenteren. In deze mededeling zal zo nodig ook rekening worden gehouden met de besprekingen over de mededeling van de Commissie over milieuconvenanten[48].

De Commissie heeft een begin gemaakt met de werkzaamheden op het gebied van mobiele klimaatregeling[49], waarbij de nadruk ligt op mogelijkheden om (i) het extra brandstofverbruik en de daarmee samenhangende CO_2-uitstoot te meten en indien mogelijk terug te dringen en (ii) de uitstoot van het koelmiddel (HFK-134a) te beperken.

Beide activiteiten maken deel uit van het Europees Programma inzake klimaatverandering[50].

VIII. CONCLUSIES

Met de strategie van de Gemeenschap om de CO_2-uitstoot door personenauto's te beperken en het brandstofrendement te verbeteren wordt getracht om in 2005 en uiterlijk in 2010 te komen tot een gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot door in de Gemeenschap geregistreerde nieuwe personenauto's van 120 g CO_2/km. In het kalenderjaar 2001 lag de specifieke CO_2-uitstoot tussen 167 en 170 g CO_2/km; ter vergelijking: in 1995, het referentiejaar van de strategie, was dit nog 186 g CO_2/km. Het is hoe dan ook heel onwaarschijnlijk dat de in de communautaire strategie vermelde streefwaarde al in 2005 zal worden gehaald. De hoop dat de doelstelling in 2010 wordt gehaald blijft echter realistisch, mits de nodige maatregelen worden genomen en alles op alles wordt gezet. Het lijkt duidelijk dat alle drie de pijlers van de strategie nodig zullen zijn om de algehele doelstelling te verwezenlijken.

In de onlangs gepubliceerde mededeling van de Commissie over belasting op personenauto's worden onder andere mogelijkheden genoemd voor belastingregelingen waarmee de strategie van de Gemeenschap om de CO_2-uitstoot te beperken kan worden ondersteund. Daarnaast zullen de resultaten van de evaluatie in 2003[51] van de mogelijkheden voor extra CO_2-beperkingen door de verenigingen van autofabrikanten teneinde vorderingen te boeken op weg naar de doelstelling van de Gemeenschap om uiterlijk in 2012 tot 120 g CO_2/km te komen van groot belang zijn.

Bij de uitvoering van de toezeggingen door de auto-industrie worden goede vorderingen geboekt. Uit de "gezamenlijke verslagen" blijkt dat de ACEA en de JAMA tot op heden significante vorderingen hebben geboekt, terwijl de KAMA haar inspanningen aanzienlijk moet opvoeren. Om de uiteindelijke streefwaarde van 140 g CO_2/km te halen moeten de verenigingen alle drie hun activiteiten op peil houden of opvoeren. Op basis van de gezamenlijke verslagen heeft de Commissie geen duidelijke redenen om aan te nemen dat de ACEA en de JAMA hun respectieve toezeggingen niet zullen halen. Er zijn wel redenen tot bezorgdheid over de vorderingen van de KAMA tot op heden. De KAMA zal duidelijk harder moeten werken om aan haar taakstelling te voldoen. Er dient te worden opgemerkt dat de

---

47 De studie "*Preparation of measures to reduce CO_2 emissions from N1 vehicles*" wordt uitgevoerd door RAND Europe, het Institut für das Kraftfahrtwesen in Aken en Tansport & Mobility in Leuven.

48 COM(2002)412 def.

49 In hun conclusies van 10 oktober 2000 hebben de ministers van milieuzaken van de EU de Europese Commissie verzocht om "*…maatregelen te bestuderen en voor te bereiden op het gebied van de vermindering van alle emissies van broeikasgassen van klimaatregelingsapparatuur in voertuigen*".

50 COM(2001)580 def.

51 In 2003 voor de ACEA en de JAMA en in 2004 voor de KAMA.

verenigingen van autofabrikanten een aantal probleempunten ten aanzien van hun toezeggingen hebben geformuleerd. Dit neemt echter niet weg dat de verschillende verenigingen bij de besprekingen hun voornemen hebben bevestigd om de toezeggingen te halen.

Verschillende lidstaten lopen nog achter op het tijdschema voor de uitvoering van Richtlijn 1999/94/EG en Beschikking nr. 1753/2000/EG. Daardoor worden de tenuitvoerlegging en de bewaking van de strategie belemmerd.

De Commissie heeft tijdens de verslagperiode haar werkzaamheden voor maatregelen ter beperking van de CO_2-uitstoot door lichte bedrijfswagens voortgezet en heeft een begin gemaakt met de aanpak voor mobiele klimaatregeling.

BIJLAGE {SEC(2002) 1338}

(1) Bewaking van de toezegging van de ACEA inzake de beperking van de CO_2-uitstoot door personenauto's (2001), gezamenlijk verslag van de Europese vereniging van autofabrikanten en de diensten van de Commissie, definitieve versie van 25 juni 2002

(2) Bewaking van de toezegging van de JAMA inzake de beperking van de CO_2-uitstoot door personenauto's (2001), gezamenlijk verslag van de Japanse vereniging van autofabrikanten en de diensten van de Commissie, definitieve versie van 28 juni 2002

(3) Bewaking van de toezegging van de KAMA inzake de beperking van de CO_2-uitstoot door personenauto's (2001), gezamenlijk verslag van de Koreaanse vereniging van autofabrikanten en de diensten van de Commissie, definitieve versie van 28 juni 2002

De bijlagen zijn alleen in het Engels beschikbaar