COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 11.02.2004
COM(2004) 78 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

Tenuitvoerlegging van de communautaire strategie ter vermindering van de CO_2-uitstoot van auto's: Vierde jaarlijks verslag over de effectiviteit van de strategie (Verslagjaar 2002)

[SEC(2004) 140]

1. INLEIDING

De communautaire strategie ter beperking van de CO_2-uitstoot door personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement[1,2] steunt op de volgende drie pijlers:

(1) toezeggingen van de auto-industrie over verhoging van het brandstofrendement teneinde voor nieuwe personenauto's te komen tot een gemiddelde specifieke[3] CO_2-uitstoot van 140 g CO_2/km in 2008/9;

(2) brandstofrendement-etikettering van auto's[4], 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 hij met kennis van zaken zijn keuze kan maken;

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

Via het communautaire kaderprogramma voor wetenschappelijk onderzoek wordt steun verleend voor preconcurrentiële onderzoekactiviteiten, waarbij het de bedoeling is bij te dragen tot CO_2-uitstootvermindering via de ontwikkeling van geavanceerde component-, servosysteem- en voertuigtechnologie.

Overeenkomstig artikel 9 van Beschikking nr. 1753/2000/EG[5] moet de Commissie jaarlijks verslag uitbrengen over de effectiviteit van de strategie[6].

2. BEKNOPTE GLOBALE EVALUATIE

De diverse maatregelen die zowel op EU- als op nationaal niveau zijn genomen, hebben er samen toe geleid dat de gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot door personenauto's in de periode van 1995 tot en met 2002 is gedaald van 186 g CO_2/km tot 166 g CO_2/km[7,8]. Dat stemt

---

1 COM (95)689 def.

2 Conclusies van de Raad van 25 juni 1996.

3 De term "specifiek" is overgenomen uit de titel van Beschikking nr. 1753/2000/EG en wordt gebruikt om aan te geven dat de CO2-uitstoot wordt uitgedrukt in gram per kilometer.

4 Richtlijn 1999/94/EG betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO2-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's.

5 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 CO2 door nieuwe personenauto's.

6 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

7 Deze mededeling is de eerste waarvoor gebruik wordt gemaakt van officiële EU-gegevens. Deze gegevens worden door de lidstaten verstrekt overeenkomstig Beschikking nr. 1753/2000/EG. Vóór 2002 was de bewaking gebaseerd op gegevens die door de verenigingen werden verstrekt. Zoals in de vorige mededeling reeds werd opgemerkt, bestaan er tussen beide reeksen gegevens kleine verschillen. De gemiddelde specifieke CO2-uitstoot bedraagt, op basis van de gegevens van de verenigingen, 165 g CO2/km.

8 Opgemerkt moet worden dat de in dit verslag opgenomen CO2-gegevens het effect weergeven van alle CO2-gerelateerde maatregelen die in de Gemeenschap werden genomen. Krachtens artikel 10 van Beschikking nr. 1753/2000/EG moet de Commissie tegen 2003/4 en 2008/9 bij de Raad en het Europees Parlement verslag uitbrengen over de uitstootvermindering die door technische en andere maatregelen tot stand werd gebracht. In 2002 sloot de Commissie een dienstverleningscontract af met het oog op de uitvoering van een grondige studie terzake. De resultaten daarvan zullen in het volgende jaarverslag worden opgenomen.

overeen met een vermindering met 10,8 %. 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 van 120 g CO_2/km voor in de Gemeenschap nieuw geregistreerde personenauto's. Dat stemt overeen met een vermindering met 35 %. Zoals reeds in het vorige rapport werd opgemerkt, is het onwaarschijnlijk dat de communautaire streefwaarde van 120 g CO_2/km reeds in 2005 zal worden bereikt.

Om de communautaire streefwaarde van 120 g CO_2/km in 2010 te halen, is een gemiddelde jaarlijkse vermindering met 3,5 % voor de EU als geheel vereist. Dat is een stuk méér dan de gemiddelde vooruitgang (ongeveer 1,5 %) die tussen 1995 en 2002 werd geboekt. Er werd van uitgegaan dat het dalingspercentage met de tijd zou toenemen, maar inmiddels is duidelijk geworden dat extra inspanningen noodzakelijk zullen zijn, wil de streefwaarde tegen 2010 worden gehaald. Wat de bestaande toezeggingen betreft, is het evenwel zo dat zowel de ACEA als de JAMA de tussentijdse doelstelling vroegtijdig hebben gehaald; er mag dan ook worden gesteld dat beide verenigingen goed op weg zijn om hun langetermijndoelstellingen te realiseren.

3. VORDERINGEN VAN DE AUTO-INDUSTRIE BIJ HET NAKOMEN VAN 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.

---

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, 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, Toyota.

12 Bij de KAMA zijn de volgende Koreaanse autofabrikanten aangesloten: GM Daewoo Auto and Technology Company, Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation, Renault Samsung Motor Company en Ssangyong Motor Company.

13 COM (99)446 def.

ACEA[14]	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, MINI, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, ROLLS-ROYCE, SAAB, SEAT, SKODA, VAUXHALL, VOLKSWAGEN, VOLVO
JAMA	DAIHATSU, HONDA, ISUZU, LEXUS, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, SUBARU, SUZUKI, TOYOTA
KAMA	DAEWOO, HYUNDAI, KIA, SSANGYONG

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).

(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 voor 2003/2004 “geraamde doelzones” vastgesteld[15]. Ook 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".*

Met betrekking tot deze toezeggingen geldt een grondige en doorzichtige bewakingsregeling. Daartoe worden jaarlijkse "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.

Voor de berekening van de cijfers voor 2002 worden voor het eerst officiële EU-CO_2-bewakingsgegevens gebruikt[16]. In het verleden waren het de verenigingen die de basisgegevens verstrekten.

---

14 Opgemerkt moet worden dat Rover, met inbegrip van MG, weliswaar niet langer officieel lid is van de ACEA, maar dat er tussen Rover, de ACEA en de Commissie is overeengekomen de gegevens van Rover/MG in de ACEA-cijfers op te nemen.

15 Voor de ACEA 165-170 g CO2/km in 2003; voor de JAMA 165-175 g CO2/km in 2003; voor de KAMA 165-170 g CO2/km in 2004.

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.

De belangrijkste conclusies voor de verslagperiode van 1995-2002 zijn:

– Op basis van de officiële gegevens van de lidstaten voor 2002 bedroeg de gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot voor de respectieve wagenparken 165 g/km voor de ACEA, 174 g/km voor de JAMA en 183 g/km voor de KAMA[17]. Worden de gegevens van de ACEA gebruikt, dan bedroeg de gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot voor deze vereniging 163 g/km. (zie tabel 2).

– In vergelijking met 1995 is de gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot verminderd met 10,8% voor de ACEA (12,1% op basis van de gegevens van de ACEA zelf), met 11,2 % voor de JAMA en met 7,1 % voor de KAMA.

– In vergelijking met 2001 hebben de drie verenigingen de gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot van hun voor het eerst op de EU-markt geregistreerde auto's weten te verlagen: de ACEA met circa 1,2%[18], de JAMA met circa 2,5% en de KAMA met circa 1,8 %[19]. Sedert 1995 zijn de verbeteringen van de brandstofefficiëntie voor personenauto's die op diesel rijden, duidelijk groter dan die voor voertuigen met benzinemotoren.

– De vorderingen van de JAMA en de ACEA zijn goed, hoewel de ACEA in 2002 minder goed heeft gepresteerd dan de vorige jaren. De ACEA heeft echter reeds in 2000 de tussentijdse doelzone voor 2003 gehaald en zit nu bijna aan de ondergrens van deze zone. De JAMA heeft in 2002 de bovengrens van de tussentijdse doelzone bereikt. Van beide verenigingen kan worden gezegd dat zij op de goede weg zijn.

– De vorderingen van de KAMA zijn nog steeds onbevredigend, hoewel de voorbije twee jaar tot op zekere hoogte sprake is van een inhaalbeweging. Het risico dat de KAMA haar tussentijdse doelzone voor 2004 (165 tot 170 g/km) niet zal halen, is reëel, aangezien de vereniging over nog slechts twee jaar beschikt om een verschil van 13 g/km te overbruggen. Dit dreigt consequenties te hebben voor de hele CO_2-aanpak[20]. De KAMA heeft echter opnieuw bevestigd dat zij vast van plan is haar doelstellingen te halen.

– Om de uiteindelijke streefwaarde van 140 g/km te halen, zijn extra inspanningen noodzakelijk, aangezien het gemiddelde jaarlijkse dalingspercentage van alle drie verenigingen omhoog moet. Gemiddeld moet het jaarlijkse dalingspercentage in 1995-2008/9 ongeveer 2 % of 3,5 g/km bedragen. In de resterende jaren tot 2008/9 dient het gemiddelde dalingspercentage voor de ACEA 2,5 %, voor de JAMA 2,8 %

---

17 De vraag in welke mate de technologische vooruitgang en daarmee samenhangende wijzigingen van de markt, of andere aspecten zoals gewijzigd consumentengedrag, bijvoorbeeld ten gevolge van fiscale maatregelen of de etikettering van auto's, tot de geconstateerde uitstootvermindering hebben bijgedragen, zal in 2004 worden onderzocht.

18 Dit cijfer is gebaseerd op gegevens van de ACEA voor 2001 en 2002. Indien de ACEA-gegevens voor 2001 met de officiële EU-gegevens voor 2002 worden vergeleken, lijkt er geen vermindering te zijn opgetreden. Men kan er evenwel van uitgaan dat dit hoofdzakelijk het gevolg is van het feit dat men is overgegaan op gegevens uit een andere bron. Indien de officiële EU-gegevens voor 2002 met de niet-officiële EU-gegevens voor 2001 worden vergeleken, levert dat ongeveer hetzelfde reductiepercentage op als dat wat uit de gegevens van de ACEA naar voren komt.

19 Alle gegevens voor 2001 en 2002 zijn met 0,7 % bijgesteld om rekening te houden met de verandering in de rijcyclus.

20 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).

en voor de KAMA 3,4 % te bedragen. Vanaf het begin werd echter verwacht dat het gemiddelde dalingspercentage in de latere jaren hoger zou zijn (zie tabel 3).

ACEA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001 (3)**	**2002 (3)**	**Verandering 95/02 [%] (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)	CO_2 (g/km)	
Benzinevoertuigen	188	186	183	182	180	177	172	172/171(5)	-8,5/9,0%(6)
Dieselvoertuigen	176	174	172	167	161	157	153	155/152(5)	-11,9/13,6%(6)
Alle brandstoffen (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**165**	**165/163(5)**	**-10,8/12,1(6)**
JAMA (2)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001 (3)**	**2002 (3)**	**Verandering 95/02 [%] (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)	CO_2 (g/km)	
Benzinevoertuigen	191	187	184	184	181	177	174	172	-9,9%
Dieselvoertuigen	239	235	222	221	221	213	198	180	-24,7%
Alle brandstoffen (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**178**	**174**	**-11,2%**
KAMA (2)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001 (3)**	**2002 (3)**	**Verandering 95/02 [%] (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)	CO_2 (g/km)	
Benzinevoertuigen	195	197	201	198	189	185	179	178	-8,7%
Dieselvoertuigen	309	274	246	248	253	245	234	203	-34,3%
Alle brandstoffen (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**187**	**183**	**-7,1%**
EU-15 (2)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001 (3)**	**2002 (3)**	**Verandering 95/02 [%] (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)	CO_2 (g/km)	
Benzinevoertuigen	189	186	184	182	180	178	173	172	-9,0%
Dieselvoertuigen	179	178	175	171	165	163	156	157	-12,3%
Alle brandstoffen (1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**167**	**166**	**-10,8%**

(1) Alleen benzine- en dieselvoertuigen; aangenomen mag worden dat andere brandstoffen en statistisch niet geïdentificeerde voertuigen geen significante invloed op deze gemiddelden hebben.
(2) Voor 2002 werden de gegevens van de lidstaten gebruikt. Voor de 'verandering 95/02' werden voor 1995 de gegevens van de verenigingen en voor 2002 de gegevens van de lidstaten gebruikt. Nieuwe personenauto's die in de EU in de handel worden gebracht door fabrikanten die niet onder de toezeggingen vallen, hebben geen significante invloed op het EU-gemiddelde.
(3) De cijfers voor 2001 en 2002 zijn met 0,7 % bijgesteld om rekening te houden met de wijziging in de rijcyclus.
(4) De percentages zijn berekend met behulp van de niet-afgeronde cijfers voor de CO_2-uitstoot; voor 2002 zijn de gegevens van de lidstaten gebruikt.
(5) Het eerste cijfer is gebaseerd op gegevens van de lidstaten, het tweede op gegevens van de ACEA.
(6) Het eerste cijfer is gebaseerd op gegevens van de lidstaten voor 2002 en gegevens van de ACEA voor 1995; het tweede cijfer is uitsluitend gebaseerd op gegevens van de ACEA.

<u>Tabel 2</u>: Gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot door nieuwe personenauto's per brandstoftype, voor elke fabrikantenvereniging en voor de Europese Unie

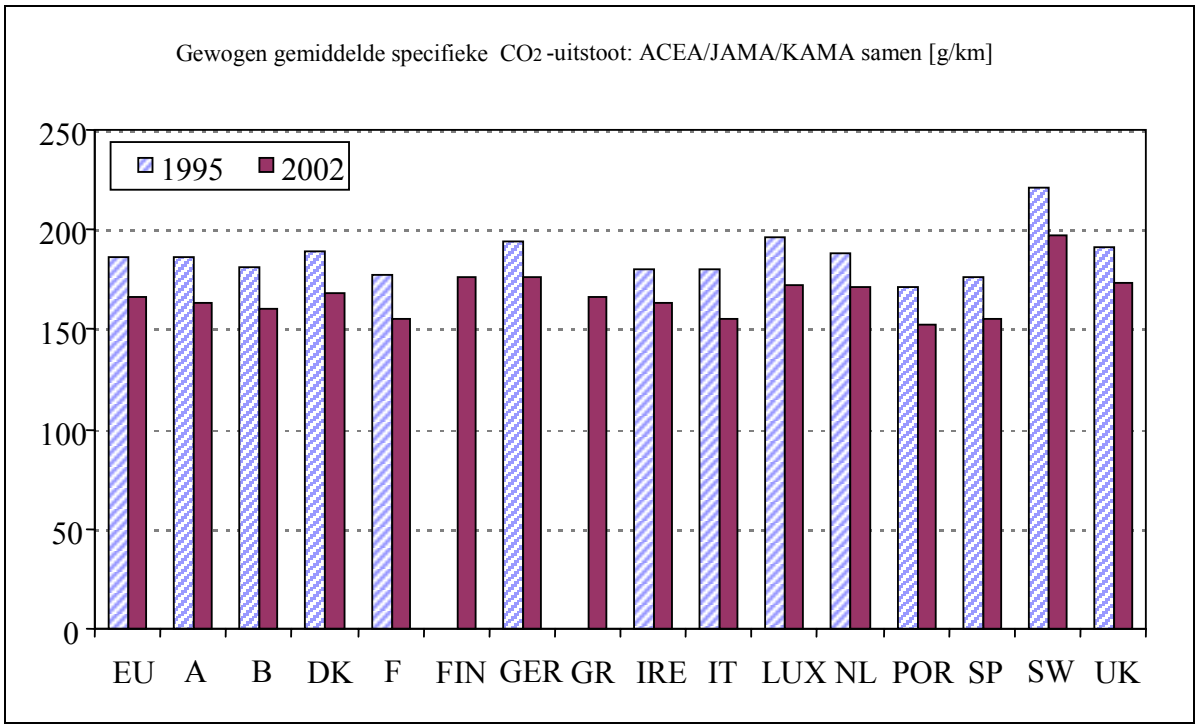
De totale gemiddelde CO_2-uitstoot door nieuwe in 2002 geregistreerde personenauto's was in alle lidstaten lager dan in 1995 en de tussenliggende jaren (zie figuur 1). Wel moet worden opgemerkt dat de dalingspercentages van land tot land enigszins verschillen[21].

	1995	**2002**	**Verschil t.o.v. streefwaarde 140g/km (2002, in %)**	**Verschil t.o.v. streefwaarde 140g/km (2002, in g/km)**	**Verschil t.o.v. streefwaarde 140g/km (2002, in %)**	**Verschil t.o.v. streefwaarde 140g/km (2002, in g/km)**
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	Totaal	Totaal	Per jaar	Per jaar
ACEA alle brandstoffen*	**185**	**165/163**	15,2%/13,9%	25/23	2,5%/2,3%	4,2/3,8
JAMA alle brandstoffen **	**196**	**174**	19,5%	34	2,8%	4,9
KAMA alle brandstoffen **	**197**	**183**	23,5%	43	3,4%	6,1

** Eerste cijfer gebaseerd op gegevens van de lidstaten; tweede cijfer gebaseerd op het cijfer van de ACEA*
***Gebaseerd op gegevens van de lidstaten*

Tabel 3: Traject naar de streefwaarde van 140 g/km in 2008/2009

21 Voor 1995 kan voor Griekenland en Finland geen cijfer worden genoemd omdat de gegevens ontbreken.



De gegevens voor 1995 werden verstrekt door de verenigingen; voor 2002 zijn de officiële EU-gegevens weergegeven.

De gegevens voor 2002 zijn met 0,7 % bijgesteld om rekening te houden met de wijziging in de rijcyclus.

<u>Figuur 1</u>: Gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot van nieuwe personenauto's in de EU en in de lidstaten in 1995 en 2002 (gewogen gemiddelden op basis van de gegevens voor diesel- en benzineauto's)[22]

Alle verenigingen hebben het aandeel van dieselauto's in hun omzet binnen de verslagperiode verder opgevoerd (zie tabel 4). 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.[23] 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..."*[24]. Onlangs heeft de Commissie de werkzaamheden aangevat met betrekking tot de EURO 5-emissiegrenswaarden die omstreeks 2010 van toepassing moeten worden. Het laat zich aanzien dat onder meer de grenswaarden voor de uitstoot van andere gasvormige verontreinigende stoffen en deeltjes zullen worden aangescherpt. Tegelijk daarmee kondigt een alsmaar groeiend aantal fabrikanten aan dat zij voornemens zijn hun dieselpersonenauto's met een deeltjesfilter uit te rusten. Bovendien heeft de ACEA in het verleden twijfels geuit over de invoering van directe injectietechnologie voor benzine. Voorheen werd ervan uitgegaan dat deze technologie de krachtige tendens in de richting van dieselauto's zou

22 "EU 1995" omvat noch Griekenland, noch Finland omdat er onvoldoende gegevens voorhanden zijn. Voor 2002 zijn deze beide lidstaten wel opgenomen.

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

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

doorbreken. Met deze ontwikkelingen moet rekening worden gehouden wanneer wordt nagedacht over de verdere "verdieseling" van het EU-personenautopark.

De ACEA-cijfers in deze mededeling hebben mede betrekking op Rover/MG. Omdat Rover/MG – dat oorspronkelijk als onderdeel van BMW onder de toezegging viel - echter niet langer lid is van de ACEA, heeft de ACEA verklaard dat de vereniging geen enkele verantwoordelijkheid draagt voor de CO_2-prestaties van Rover tot het jaar 2008.

Dit is de eerste keer dat er zich een lidmaatschapswijziging voordoet bij een van de verenigingen. De Commissie zal alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat veranderingen in het ledenbestand geen afbreuk doen aan de integriteit van de toezeggingen of de gelijke concurrentievoorwaarden.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	Wijziging '95-02' (2)
Benzine	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	-17,1
Diesel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	19,6
Alle brand-stoffen	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	11 649 782	13,8%
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**Wijziging '95-02' (2)**
Benzine	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	-4,8
Diesel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	13,1
Alle brand-stoffen	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	1 501 937	21,7%
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**Wijziging '95-02' (2)**
Benzine	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	-10,1
Diesel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	20,4
Alle brand-stoffen	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	325 436	92,5%
EU-15 (1)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**Wijziging '95-02' (2)**
Benzine	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	-15,3
Diesel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	18,5
Alle brand-stoffen (3)(5)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	13 477 155	15,7%

(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 2002 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 in het totale aantal auto's vertegenwoordigt de toename van het aantal nieuwe registraties in de EU-15 over deze periode.
(3) De totalen zijn inclusief statistisch niet geïdentificeerde voertuigen en voertuigen met "andere brandstoffen".
(4) Voor 2002 zijn de door de lidstaten verstrekte gegevens gebruikt.
(5) Het totale aantal registraties dat in de tabel voor 2002 wordt vermeld, is gebaseerd op gegevens van de lidstaten. Een aantal voertuigen is daarin niet opgenomen, bijvoorbeeld voertuigen waaraan geen CO_2-uitstoot kon worden toegewezen. Het door de verenigingen gerapporteerde totale aantal registraties bedraagt circa 500 000 voertuigen méér. Dat heeft geen noemenswaardige consequenties voor de weergegeven benzine/diesel-verhouding.

Tabel 4: Tendensen in de samenstelling van het aantal geregistreerde nieuwe auto's voor elke vereniging en voor de EU

Zoals al werd vermeld, hebben alle verenigingen in hun respectieve toezeggingen verklaard dat zij de definitieve doelstelling zouden halen door in hoofdzaak technologische ontwikkelingen en daaraan gekoppelde marktwijzigingen. Deze ontwikkelingen hebben inderdaad bijgedragen tot de tot op heden verwezenlijkte uitstootvermindering (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), variabele klepverplaatsing (VVL) en andere technische verbeteringen, alsook auto's die rijden op alternatieve brandstoffen (AFV's) en auto's die rijden op twee brandstoffen (DFV's)). 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 toezeggingen is voldaan). Voor 2002 is sprake van de registratie van meer dan 580 000 van dergelijke auto's wat de ACEA betreft en ongeveer 44 000 van dergelijke auto's wat de JAMA betreft. De KAMA heeft dit soort modellen nog niet op de markt geïntroduceerd.

Ten aanzien van de veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de toezeggingen, blijven de verenigingen de nadruk leggen op een aantal aspecten die zij als ongunstig beschouwen voor CO_2-uitstootreductiemaatregelen (zie de gezamenlijke verslagen). De ACEA vestigt de aandacht op de lastige economische situatie waarin de autoindustrie zich bevindt – een kwestie die ook in het verleden reeds aan de orde werd gesteld. De Commissie is het met de ACEA eens dat de economische situatie in Europa de laatste tijd een beetje in het slop zit en dat dit een effect zou kunnen hebben op de financiële prestaties van de autoindustrie en op het gedrag van de consument. Indien deze omstandigheden langere tijd aanhouden, kan dit gevolgen hebben voor de mogelijkheden van de industrie om nieuwe technologieën op de markt te brengen. De ACEA heeft evenwel bevestigd dat zij haar toezegging om tegen 2008 haar CO_2-doelstelling te realiseren, ondanks de huidige economische situatie gestand wil doen.

Afgezien van de werkzaamheden op het gebied van fiscale maatregelen (zie hoofdstuk VI) zal de evaluatie van 2003 (2004 voor de KAMA) van groot belang zijn voor de verdere ontwikkeling van de strategie van de Gemeenschap. Momenteel zijn er geen juridisch verbindende bepalingen die de industrie verplichten om tegen 2012 (of enig ander jaar) de streefwaarde van 120 g CO_2/km te halen, maar 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".* In september 2003 is een begin gemaakt met informeel overleg tussen de ACEA en de Commissie en tussen de JAMA en de Commissie. Zowel de ACEA als de JAMA hebben het voornemen te kennen gegeven om het resultaat van hun respectieve analyses uiterlijk in december 2003 bekend te maken. Ongeacht de resultaten van bovenbedoelde analyse zal in het bewakingsjaar 2003 (2004 voor de KAMA) een vergelijking worden gemaakt tussen de "geraamde doelzones"[25] en de resultaten die feitelijk werden bereikt – zulks in het kader van een "grootschalige evaluatie", waarin voorts aandacht zal worden besteed aan vraagstukken die verband houden met de aannames waarop de toezeggingen werden gebaseerd. Bovendien zal, zoals in artikel 10 van Beschikking nr. 1753/2000/EG wordt bepaald, in de mededelingen betreffende het jaar met een tussentijdse doelstelling (bewakingsjaar 2003 voor de ACEA en de JAMA, 2004 voor de KAMA) aandacht worden besteed aan de kwestie van de oorzaken

25 Voor de ACEA 165-170 g CO2/km in 2003; voor de JAMA 165-175 g CO2/km in 2003; voor de KAMA 165-170 g CO2/km in 2004.

van de waargenomen uitstootvermindering. Er moet zorgvuldig worden onderzocht of de geregistreerde uitstootvermindering het resultaat is van technische maatregelen van de fabrikanten, dan wel van gewijzigd consumentengedrag.

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

De zogenaamde "bewakingsbeschikking" is op 30 augustus 2000 in werking getreden. De krachtens deze beschikking verzamelde gegevens werden in 2002 voor de eerste keer gebruikt als officiële gegevens voor het toezicht op de vrijwillige toezegging van de auto-industrie dat zij de CO_2-uitstoot door personenauto's zal beperken. Alle lidstaten hebben gegevens over 2002 ingediend, hoewel sommige daarmee erg laat zijn gekomen.

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 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. De werkgroep is vier keer bijeengekomen en heeft op een aantal punten vorderingen geboekt op het stuk van methodologie en gegevensoverdracht.

De eerste twee gegevenspakketten van de lidstaten (2000 en 2001) zijn vooral gebruikt om de gegevens te vergelijken met de gegevens die de verenigingen van autofabrikanten in hun gezamenlijke verslagen 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).

Nu er officiële EU-gegevens ter beschikking komen, doet zich een discontinuïteit voor ten opzichte van de eerdere reeksen gegevens: als gevolg van onderliggende verschillen (zie verder) is het niet mogelijk de officiële gegevens voor de jongste jaren zonder meer op de historische tijdreeksen van de verenigingen te laten aansluiten.

De belangrijkste aspecten van deze discontinuïteit zijn:

Geografische dekking: De EU-gegevens voor 2002 hebben betrekking op de 15 lidstaten, terwijl de CO_2-gegevens van de ACEA en (met uitzondering van 2001) van de KAMA nooit betrekking hadden op Griekenland en tot voor kort geen betrekking hadden op Finland; de gegevens van de JAMA betreffen alle lidstaten.

Verschillen qua methodiek: De AAA en Marketing Systems koppelen de registraties aan hun eigen, goed geanalyseerde databank van voertuigspecificaties, die vervolgens wordt gebruikt voor alle registraties in de lidstaten. Wat de EU-gegevens betreft, gebruikt elke lidstaat zijn eigen reeks voertuigspecificaties waaraan de binnenlandse registraties worden gekoppeld; de voertuigspecificaties die in de verschillende landen worden gebruikt, zijn niet helemaal identiek. Dit kan leiden tot kleine discrepanties in de globale resultaten alsook in bepaalde meer gedetailleerde trendanalyses.

Verschillen qua geregistreerde populatie: De officiële EU-gegevens lijken een aanzienlijke fractie van de verkochte nieuwe auto’s te missen. Voor 2002 bedraagt het verschil ongeveer

500.000 voertuigen (4 van het totale aantal registraties)[26]. Voorts moet worden opgemerkt dat in de EU-gegevens voertuigregistraties zonder bijbehorende CO_2-gegevens buiten beschouwing worden gelaten, terwijl in het geval van de gegevens van de verrenigingen voertuigen waarvoor geen CO_2-informatie beschikbaar was en waarvoor de gegevensverstrekker de ontbrekende data niet met behulp van eigen gegevens kon aanvullen, in een aparte categorie ("onbekend") werden opgenomen.

Een problematische "grijze zone": De ACEA vermoedt dat in sommige lidstaten de voertuigen worden geregistreerd op fiscale basis (bedrijfsvoertuig of partikulier voertuig) en niet overeenkomstig de definities van de M1- en N1-categorieën. Deze kwestie dient nader te worden uitgediept.

Doelpopulatie: De officiële EU-gegevens hebben – zoals bepaald in de toezegging – betrekking op de CO_2-uitstoot van alle auto's, ongeacht het type brandstof, dus inclusief AFV's. De CO_2-gegevens van de verenigingen hadden steevast alleen betrekking op benzine- en dieselvoertuigen[27].

Momenteel bedraagt het verschil tussen de gegevens van de EU en die van de verenigingen, wat de totale gemiddelde CO_2-uitstoot betreft, nauwelijks meer dan 1 % voor de ACEA en ongeveer 0,1 % voor de JAMA[28]. De Commisie heeft de verenigingen van autofabrikanten verzocht om een aantal kwesties op te helderen via rechtstreeks overleg tussen de verstrekkers van hun gegevens en de bevoegde nationale organisaties. De kwestie van de vergelijkbaarheid van gegevens is met betrekking tot 2002/2003 weliswaar aangepakt, maar er is weinig vooruitgang geboekt wegens de hieraan verbonden kosten en wegens het feit dat de gegevensverstrekkers zich beroepen op het vertrouwelijk karakter van commerciële gegevens. De inspanningen met betrekking tot de kwaliteit van de gegevens worden voortgezet en verwacht mag worden dat de reeksen gegevens op lange termijn naar elkaar toe zullen groeien.

5. TENUITVOERLEGGING VAN RICHTLIJN 1999/94/EG

De "etiketteringsrichtlijn" werd op 13 december 1999 aangenomen; de lidstaten dienden ze tegen 18 januari 2001 ten uitvoer te leggen. Einde oktober 2003 hadden alle lidstaten met uitzondering van Duitsland de richtlijn uitgevoerd. Uit hoofde van artikel 226 van het EG-verdrag heeft de Commissie deze zaak aanhangig gemaakt bij het Hof van Justitie, dat op 24 september 2003 uitspraak heeft gedaan[29].

In 2003 werd bijlage III van de richtlijn gewijzigd[30] en publiceerde de Commissie een aanbeveling met betrekking tot "andere media"[31].

De Commissie wacht thans de uit hoofde van artikel 9 vereiste verslagen van de lidstaten in (uiterste indieningstermijn: 31 december 2003[32]); op basis daarvan zal zij onderzoeken of

---

26 Op te merken valt dat deze discrepantie niet automatisch hoeft te leiden tot een verschil in de berekende CO2-gemiddelden. Dat zou alleen het geval zijn indien de ontbrekende gegevens een populatie auto's betreffen die qua karakteristieken systematisch afwijkt van het autopark als geheel.

27 Op te merken valt dat auto's die op alternatieve brandstoffen rijden, in het verleden zo gering was en ook nu nog is, dat hun bijdrage in het berekende CO2-gemiddelde verwaarloosbaar is.

28 De KAMA heeft in 2002 geen eigen gegevens verzameld met het oog op de bewaking.

29 C-74/02.

30 PB L 186 van 25.7.2003, blz. 34.

31 PB L 82 van 29.3.2003, blz. 33.

verdere maatregelen noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld met het oog op een optimale aanpak van de in artikel 9 genoemde, nog openstaande kwesties.

6. WERKZAAMHEDEN OP HET GEBIED VAN FISCALE MAATREGELEN

6.1. Voertuiggerelateerde werkzaamheden

In 2002 heeft de Commissie de resultaten van haar werkzaamheden met betrekking tot fiscale maatregelen gepubliceerd[33]. De Commissie, die de nadruk legt op de registratie- en de motorrijtuigenbelasting, kwam tot het besluit dat:

- fiscale maatregelen een belangrijk aanvullend instrument zijn 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;

- bij de nationale belastingheffing op auto's een directer verband moet 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 het gemiddelde brandstofverbruik 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.

Het Europees Parlement heeft reeds positief op de mededeling gereageerd[34]. De Raad heeft de bespreking aangevat in mei 2003; deze is nog niet afgerond.

---

32 Artikel 9 van Richtlijn 1999/94/EG luidt als volgt: "De wijzigingen die nodig zijn om de bijlagen bij deze richtlijn aan de vooruitgang van de techniek aan te passen, worden door de Commissie vastgesteld volgens de procedure van artikel 10 en na raadpleging van consumentenorganisaties en andere belanghebbenden.
Teneinde dit aanpassingsproces te vergemakkelijken, legt iedere lidstaat de Commissie voor 31 december 2003 een verslag over de doeltreffendheid van de bepalingen van deze richtlijn voor, dat de periode vanaf 18 januari 2001 tot en met 31 december 2002 beslaat. De vorm van dit verslag wordt uiterlijk op 18 januari 2001 vastgesteld volgens de procedure van artikel 10.
Voorts neemt de Commissie volgens de procedure in artikel 10 maatregelen die gericht zijn op:
a) nadere specificering van het vormvoorschrift van het in artikel 3 bedoelde etiket door wijziging van bijlage I;
b) nadere specificering van de vereisten inzake de in artikel 4 bedoelde gids, met het oog op de indeling van de nieuwe automodellen, zodat de modellen binnen aldus tot stand gekomen categorieën kunnen worden gerangschikt naar CO2-uitstoot en braadstofverbruik, met inbegrip van een categorie voor de rangschikking van de meest brandstofefficiënte nieuwe automodellen;
c) het opstellen van aanbevelingen om de beginselen van de bepalingen inzake reclamemateriaal als bedoeld in artikel 6, lid 1, toe te kunnen passen op andere media en materiaal." Voorstellen tot wijziging van de richtlijn, voorzover nodig, kunnen naar alle waarschijnlijkheid niet vóór 2005 worden ingediend en zullen naar alle waarschijnlijkheid niet vóór 2005/2006 van kracht worden.

33 COM(2002)431 def.

34 Verslag A5-0265/2003, door het EP aangenomen op 6 november 2003.

6.2. Brandstofgerelateerde werkzaamheden

Hoewel er momenteel nog geen direct verband bestaat met de communautaire strategie ter vermindering van de CO_2-uitstoot van auto's, kan hier worden verwezen naar Richtlijn 2003/96/EG, die door de Raad in oktober 2003 werd vastgesteld. Deze richtlijn herstructureert de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit. Zij stelt een hoger belastingsniveau vast of voorziet in een nieuw minimumbelastingsniveau voor een aantal energieproducten en biedt prikkels voor de bevordering van het gebruik van milieuvriendelijkere energieproducten. Op langere termijn kan het belang van een en ander voor de CO_2-problematiek en de voertuigenstrategie belangrijker worden, bijvoorbeeld indien er een verschuiving plaatsvindt waardoor meer auto's elektriciteit of waterstof als energiebron gaan gebruiken.

7. ANDERE RELEVANTE MAATREGELEN

In zijn conclusies heeft de Raad (Milieu) van 10 oktober 2000 de Commissie verzocht, maatregelen ter vermindering van de uitstoot te bestuderen met betrekking tot lichte bedrijfsvoertuigen (wat technisch gesproken overeenkomt met voertuigen van de categorie N1[35]) en klimaatregelingsapparatuur in personenauto's[36]. In de volgende paragrafen wordt een overzicht geboden van de situatie met betrekking tot deze werkzaamheden.

7.1. Lichte bedrijfsvoertuigen

Binnen het wegvervoer vormen lichte bedrijfsvoertuigen qua CO_2-uitstoot de derde grootste categorie, na personenauto's en zware vrachtauto's. In 2000 veroorzaakten lichte bedrijfsvoertuigen ongeveer 13 % van de totale CO_2-uitstoot door het wegvervoer, d.w.z. circa 90 miljoen ton CO_2. Als de huidige tendens zich doorzet, zal deze uitstoot het komende decennium zowel in absolute als in relatieve zin toenemen[37].

Standaardregels en -procedures voor de meting van de CO_2-uitstoot zijn een absolute voorwaarde voor het verkennen, uitwerken en ten uitvoer leggen van beleidsopties ter vermindering van de uitstoot van lichte bedrijfsvoertuigen. Daarom heeft de Commissie in 2001 een voorstel aangenomen betreffende de meting van de CO_2-emissies en het

---

35 Categorie N1: voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een massa van ten hoogste 3,5 ton.

36 De Raad (Milieu) van 10 oktober 2000 kwam tot het volgende besluit:
"Op het gebied van het vervoersbeleid verzoekt de Raad de Commissie op de volgende gebieden maatregelen te bestuderen en voor te bereiden, rekening houdend met de mate waarin de emissies van de vervoerssector toenemen en met de noodzaak de sociale kosten en de milieukosten van elke vervoerswijze in aanmerking te nemen, zoals uiteengezet in het verslag aan de Europese Raad van Helsinki:
- vermindering van CO2-emissies van voertuigen, in het bijzonder maatregelen om CO2-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen;
- vermindering van alle emissies van broeikasgassen (BKG) van klimaatregelingsapparatuur in voertuigen".

37 Cijfers voor 2000. Personenauto's zijn verantwoordelijk voor circa 420 Mt en zware bedrijfsvoertuigen, met inbegrip van autobussen, voor circa 200 Mt. Voor nadere bijzonderheden, zie het 74e technisch rapport van het Europees Milieuagentschap ("National and central estimates for air emissions from road transport").

brandstofverbruik van lichte bedrijfsvoertuigen[38]. Overeenkomstig dat voorstel zouden het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot van deze voertuigen met het oog op de typegoedkeuring op min of meer dezelfde manier worden bepaald als voor M1-voertuigen (personenauto's). In september 2002 werd de behandeling van dit voorstel door het Europees Parlement in eerste lezing afgerond; de Raad stelde in september 2003 zijn gemeenschappelijk standpunt vast. Dat gemeenschappelijk standpunt zal vermoedelijk in december 2003 door het Europees Parlement worden aanvaard; in dat geval wordt het besluit geacht te zijn aangenomen in overeenstemming met het gemeenschappelijk standpunt.

De wijzigingen die door de twee instellingen in het voorstel van de Commissie zijn aangebracht, hebben aanzienlijke gevolgen doordat zij de invoering van de verplichte metingen van CO_2-uitstoot en brandstofverbruik verschuiven naar een latere datum, namelijk tot in 2009 in plaats van 2007 zoals in het voorstel van de Commissie. Volledige informatie over voertuigen van klasse I, met inbegrip van in fasen gebouwde voertuigen, zal vereist zijn met ingang van 1 januari 2007. Volledige informatie over voertuigen van de klassen II en III, met inbegrip van in fasen gebouwde voertuigen, zal vereist zijn vanaf 1 januari 2009. De informatie over de gemeten waarden van brandstofverbruik en CO_2-uitstoot voor geregistreerde N1-voertuigen zal één jaar later beschikbaar komen, d.w.z. in 2008 voor voertuigen van klasse I en in 2010 voor voertuigen van de klassen II en III.

De Raad en het Europees Parlement hebben het ook mogelijk gemaakt, voertuigen te groeperen in "voertuigfamilies". Vooralsnog is onduidelijk welke consequenties deze groepering - in combinatie met de "6 %-afwijkingsregel"[39] - zal hebben voor de nauwkeurigheid van de brandstofverbruik- en CO_2-waarden die uiteindelijk voor de verschillende voertuigtypes, -modellen of -varianten worden gerapporteerd. Een van de in het voorstel aangebrachte wijzigingen behelst dan ook een verzoek aan de Commissie om binnen een termijn van twee jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn de consequenties te onderzoeken van het "groeperen" van voertuigen alsook van enkele andere in het voorstel aangebrachte wijzigingen, teneinde zo nodig maatregelen ter aanpassing van de richtlijn aan de vooruitgang van de techniek voor te stellen.

De Commissie heeft recentelijk een verkennende studie uitgevoerd van de mogelijkheden inzake CO_2-uitstootvermindering en beleidsontwikkeling m.b.t. lichte bedrijfsvoertuigen - voor de periode 2005-2015 - waaraan de belanghebbende partijen intensief hebben geparticipeerd. De resultaten van deze studie zijn nu beschikbaar[40]. De belangrijkste conclusies zijn:

> <u>De markt voor N1-voertuigen</u>: Naar schatting zijn er momenteel circa 20 miljoen lichte bedrijfsvoertuigen (N1) op de markt. Het aantal nieuw geregistreerde N1-voertuigen is gestaag toegenomen van iets meer dan 1 miljoen in 1995 tot meer dan 1,5 miljoen in 2000. De ACEA heeft een marktaandeel van ongeveer 90 % van de

---

38 Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van de Richtlijnen 70/156/EEG en 80/1268/EEG van de Raad wat betreft de meting van de emissie van kooldioxide en het brandstofverbruik van voertuigen van categorie N1. COM(2001) 543 def.

39 Overeenkomstig punt 11.1 van bijlage I van de ontwerp-amendementen kan de typegoedkeuring worden uitgebreid tot voertuigen van hetzelfde type of van een ander type die wat betreft de karakteristieken referentiemassa, toegelaten maximummassa, totale overbrengingsverhoudingen en motoruitrusting en toebehoren verschillen, indien de door de technische dienst gemeten CO2-emissies niet hoger liggen dan 6 % van de goedkeuringswaarden bij voertuigen van categorie N1.

40 De studie "Preparation of measures to reduce CO2 emissions from N1 vehicles" werd uitgevoerd door RAND Europe, het Institut für das Kraftfahrtwesen in Aken en Transport & Mobility in Leuven.

N1-voertuigen en JAMA een marktaandeel van 6-8 %; de KAMA is goed voor het grootste deel van de resterende 2-4 %. De markt voor N1-voertuigen wordt in hoofdzaak gedomineerd door voertuigen met dieselmotoren, met een penetratie van ongeveer 95 % wat de verkoop van nieuwe exemplaren betreft.

Verwachtingen inzake toekomstige markttendensen: De verkoop van N1-voertuigen in de EU zal naar verwachting jaarlijks met 2 % stijgen. Over de evolutie van het relatieve aandeel van de subcategorieën bestaat geen zekerheid. Indien de trend voor de periode 1995-2000 doorzet, zal het aandeel van de klassen II en III nog toenemen.

Evolutie van de CO_2-emissies: Omdat een bepaling van de CO_2-emissies van N1-voertuigen nog niet in de EU-beproevingsprocedures is opgenomen, ontbreken betrouwbare referentiegegevens. Bijgevolg - aldus de auteurs van de studie - zijn slechts een paar ramingen beschikbaar die aan zeer uiteenlopende bronnen zijn ontleend. Uit deze ramingen komt naar voren dat de specifieke CO_2-uitstoot van nieuwe N1-voertuigen de jongste jaren is gedaald. In dit verband kan worden opgemerkt dat de AUTO OIL II-scenario's[41] een jaarlijkse afname van de specifieke CO_2-uitstoot van N1-voertuigen met circa 1,2 % voorspellen. Dit cijfer, waarmee destijds door de autoindustrie is ingestemd, geldt momenteel als de beste indicator van de te verwachten toekomstige evolutie van de technologie. Daar staat tegenover dat de vereiste jaarlijkse CO_2-uitstootvermindering voor personenvoertuigen, wil de sector zijn CO_2-toezeggingen gestand doen, ongeveer 1,9 % bedraagt. Wat de toekomstige CO_2-emissies betreft, blijkt uit ramingen dat - bij ongewijzigd beleid en in de veronderstelling dat het marktaandeel van de drie subcategorieën constant blijft - de emissies van nieuwe N1-voertuigen naar verwachting zullen toenemen van ongeveer 9.500 kt in 2005 tot 11.500 kt in 2015.

Sturende krachten op de markt: Volgens de fabrikanten houdt de klant bij de aanschaf van een N1-voertuig rekening met de volgende elementen, in volgorde van belangrijkheid: kostprijs, functionaliteit, duurzaamheid, veiligheid en dynamische prestaties. Aangezien de incrementele besparing die het gevolg is van een verbeterde brandstofefficiëntie slechts een relatief gering deel van de totale kosten voor de eigenaar uitmaakt, zal zij wellicht noch voor de klant, noch voor de fabrikant bepalend zijn voor de gemaakte keuzes.

Technologische oplossingen: Er is momenteel een groot aantal technologieën beschikbaar om het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot van N1-voertuigen te verminderen - zie tabel 5. De cijfers voor de CO_2-uitstootverlaging worden als betrouwbaar beschouwd, de kostenramingen daarentegen zijn minder zeker. Zij zijn gebaseerd op een literatuuronderzoek naar de kosten voor de eindverbruiker. Men kan rederlijkerwijs veronderstellen dat de echte kosten voor de fabrikant een heel stuk lager liggen. Naar schatting zijn de productiekosten in de regel een factor 2 tot 3 lager dan de prijs die de eindverbruiker wordt aangerekend. De feitelijke kosten voor de consument zijn echter in laatste instantie een kwestie van concurrentie en marketing en zij spelen als zodanig een belangrijke rol voor de fabrikant.

41 COM(2002)626 def.

Technologische oplossing	CO_2-uitstootverlaging	Geraamde kostprijs (extra kosten voor de consument)
▪ ***Motor***		
▪ *Inspuitsysteem*	*- 15% tot - 20%*	*+ 700€ tot + 1000€*
▪ *Klepaansturing*	*- 10% tot - 15%*	*+ 250€*
▪ *Uitlaatregelsystemen*	*+ 2%*	*+ 100€ tot 3.500€*
▪ *Turbocompressie, miniaturisering*	*- 25% (klasse 1)*	*+ 20% kostprijs motor*
▪ *Hybride motoren*	*- 11% tot - 20%*	*+ 2500€ tot + 7000€*
▪ ***Brandstof***		
▪ *Alternatieve brandstoffen*	*- 10% tot - 19%*	*+ 1500€*
▪ ***Energiemanagement***		
▪ *Accessoires*	*- 1% tot – 2%*	*+ 50€*
▪ *Starter/generator*	*- 6% tot – 30%*	*+ 1000€*
▪ ***Aandrijving***		
▪ *Transmissieconcept*	*- 3% tot – 18%*	*+ 260€ tot + 900€*
▪ *Automatisering aandrijving*	*- 3% tot – 15%*	*+ 100€*
▪ ***Carrosserie / Chassis***		
▪ *Aërodynamische optimalisatie*	*- 4%*	*+ 1500€*
▪ *Optimalisatie rolweerstand*	*- 2%*	*+ 100€*
▪ *Lichtgewichtontwerp*	*- 4% tot – 7%*	*+ 1600€*

Tabel 5: Haalbare CO_2-uitstootverlaging in 2010 en geraamde kostprijs van de technologie, uitgedrukt als extra kosten voor de consument

Doorgerekende scenario's: Op basis van de onderzochte technologische oplossingen en de kosten werden in de studie twee scenario's uitgewerkt, een realistisch en een optimaal, om een duidelijkere kijk te krijgen op de toekomstige CO_2-emissies en de daarmee samenhangende specifieke kosten[42]. Tabel 6 toont de resultaten van deze analyse. Indien de technologische alternatieven van het realistische scenario worden toegepast op alle voertuigen die in 2005 worden verkocht, daalt de CO_2-uitstoot met 6,7 % van 9.550 kt naar 8.910 kt. Indien de optimale technologische alternatieven worden toegepast, bedraagt de uitstootvermindering 13,3 %. In 2010 zijn de corresponderende percentages respectievelijk 11,3 % en 23,1 %; in 2015 bedragen ze respectievelijk 22,8 % en 28,5 %. Al deze dalingspercentages werden berekend ten opzichte van een referentiescenario met ongewijzigd beleid. Op te merken valt dat de

42 De studiegroep heeft de CO2-uitstoot voor de jaren 2005, 2010 en 2015 in het basisscenario geraamd met behulp van het TREMOVE-model. Eerst werd de totale omvang van het N1-wagenpark en van het "nieuwe" segment daarvan geraamd, en vervolgens de CO2-uitstoot van de nieuwe voertuigen per categorie. Vertrekkend van dit uitgangspunt werden de technologische opties geëvalueerd. Het basisscenario voor de CO2-uitstoot is gebaseerd op een extrapolatie van het bestaande wagenpark en de bestaande technologieën. Het gemiddelde aantal gereden kilometers zal naar schatting slechts lichtjes toenemen van 19 738 km in 2000 tot 20 016 km in 2015. Ten slotte werden de CO2-emissiereducties becijferd die zich voordoen in verschillende hypothetische scenario's.

jaarlijkse uitstootvermindering die het "realistische" scenario oplevert, niet zoveel verschilt van de emissievermindering waarvan wordt uitgegaan in AUTO OIL II. Dat betekent dat zij in overeenstemming is met de technologische toekomst-verwachtingen van de groep van deskundigen van AUTO OIL II.

Constante-marktscenario		2005	2010	2015
Uitgangs-situatie	Totale CO_2–uitstoot van een nieuwe LCV (Kt)	9,550	9,818	11,463**
"Realis-tisch scenario"	Totale CO_2–uitstoot van een nieuwe LCV (Kt)	8,910	8,704	8,848
	Kosten uitstootverlaging (EURO/ton)*	-18	5	14
"Optimaal scenario"	Totale CO_2–uitstoot van een nieuwe LCV (Kt)	8,280	7,558	8,196
	Kosten uitstootverlaging (EURO/ton) (EURO/ton)*	-8	54	52

** Bij de berekening van de uitstootverlagingskosten is rekening gehouden met de investeringskosten (zie tabel 5) en de besparing op de brandstofkosten,op basis van de geraamde toekomstige brandstofprijs*

*** NB: de toename van de uitstoot tussen 2010 en 2015 is te wijten aan de verwachte stijging van het aantal nieuwe N1-voertuigen in deze periode*

Tabel 6: CO_2-emissies en op jaarbasis uitgedrukte specifieke uitstootverlagingskosten in 2005, 2010 en 2015 voor twee scenario's, waarbij rekening is gehouden met de investeringskosten en de besparing op de brandstofkosten

Kosteneffectiviteit: Uit een analyse van de twee technologiescenario's komt volgens de studie naar voren dat de kosteneffectiviteit varieert van een besparing van 18 euro per niet uitgestoten ton CO_2 tot een kostprijs van circa 54 euro per niet uitgestoten ton CO_2, afhankelijk van het scenario. In tabel 6 is een en ander nader uitgewerkt (op basis van de kostprijs voor de consument zoals opgevoerd in tabel 5). Ter vergelijking: in het Europees Programma inzake klimaatverandering wordt een benchmark van 20 à 50 euro per ton gehanteerd als indicator van

kosteneffectiviteit[43,44].

De specifieke kosten hangen onder meer van de voertuigklasse. Het meest kosteneffectief zijn maatregelen die worden genomen met betrekking tot voertuigen van klasse I; op de tweede plaats komt een combinatie van technologische verbeteringen in de beide klassen I en II. In bepaalde scenario's - met name in samenhang met de meer ingrijpende maatregelen voor de klassen II en III, die voor 2010 en 2015 zijn gepland - komen de kosten net boven de drempelwaarde van 50 euro per ton uit.

De werkzaamheden met betrekking tot N1-voertuigen hebben nog geen duidelijke conclusies opgeleverd en zijn ook nog niet afgerond. Het is dan ook nog te vroeg om met definitieve beleidsopties voor de dag te komen.

Toch overweegt de Commissie, in het licht van de bevindingen tot nu toe, een aantal maatregelen, waaronder:

– de invoering van soortgelijke etiketteringsvoorschriften als die welke werden ingevoerd voor M1-voertuigen (zie Richtlijn 1999/94/EG);

– de bewaking van de trend inzake emissies van N1-voertuigen (zie Beschikking nr. 1753/2000/EG),

– CO_2-uitstootverlagingsmaatregelen voor N1-voertuigen.

Het tijdschema voor de tenuitvoerlegging van deze maatregelen zal afhankelijk zijn van het resultaat van de besprekingen in de Raad en het Europees Parlement van de voorgestelde wijzigingen van Richtlijn 80/1268/EEG en de resultaten van aanvullende studies die de komende jaren zullen worden uitgevoerd.

Maatregelen ter verlaging van de CO_2-uitstoot van lichte bedrijfsvoertuigen kunnen pas in overweging worden genomen zodra wij beschikken over allesomvattende en betrouwbare uitstootgegevens, gebaseerd op metingen die werden uitgevoerd overeenkomstig het voorstel inzake de meting van de CO_2-emissies en het brandstofverbruik van lichte bedrijfsvoertuigen.

---

43 Gemeenschappelijk voor de verschillende ECCP-werkgroepen is dat zij de criteria "minder dan 20 € / t CO2eq" en "minder dan 50 € / t CO2eq." als benchmark hanteren bij het beoordelen van de kosteneffectiviteit van de diverse mogelijke maatregelen. Wel moet worden opgemerkt dat het ECCP-kostencriterium slechts wordt gehanteerd voor maatregelen tijdens de eerste verbintenisperiode. Voor technologie die in 2015 wordt ingevoerd, zouden toekomstige kosteneffectiviteitsbeoordelingen tot andere conclusies kunnen leiden.

44 ECCP-rapport van maart 2003. 20 à 50 EURO / ton moet echter niet als een absoluut "cut-off point" worden gezien, maar als een manier om, rekening houdend met de onzekerheden die samenhangen met de specifieke wijze van implementatie, een algemene indruk te verkrijgen van de kosteneffectiviteit van een bepaalde maatregel, onverminderd het feit dat ook andere elementen (bijvoorbeeld voordelen samenhangend met de zekerheid van de bevoorrading, met andere milieuaspecten of op langere termijn) in aanmerking moeten worden genomen. Andere gemeenschappelijke criteria voor de sectoroverschrijdende evaluatie en vergelijking van maatregelen waren het tijdschema voor de uitvoering en de effecten op andere beleidsterreinen; zie tweede ECCP-voortgangsrapport: "Can we meet our Kyoto targets?".

Teneinde over bovengenoemde kwesties meer informatie in te winnen, heeft de Commissie het initiatief genomen tot een follow-up-studie waarin vooral aandacht zal worden geschonken aan:

i) de meting, overeenkomstig Richtlijn 80/1268/EEG als gewijzigd, van het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot van een representatief aantal lichte bedrijfsvoertuigen;

ii) het aanpakken van de vraagstukken die door de Raad en het Europees Parlement in artikel 3[45] van de richtlijn tot wijziging van Richtlijn 80/1268/EEG aan de orde worden gesteld met betrekking tot voertuigen van categorie N1, en

iii) een verder uitgewerkte analyse van de beleidsopties ter vermindering van de emissies van deze voertuigcategorie of subcategorieën daarvan, ook in de kandidaat-lidstaten.

De resultaten van deze studie zullen eind 2004 beschikbaar komen.

7.2. Klimaatregelingsapparatuur in voertuigen

De Commissie heeft een begin gemaakt met de werkzaamheden op het gebied van klimaatregeling in voertuigen, 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[46]. De resultaten van de werkzaamheden met betrekking tot het koelmiddel worden elders gepresenteerd[47].

Wat het brandstofverbruik betreft, zijn er meer en meer aanwijzingen dat het gebruik van klimaatregelingssystemen in personenvoertuigen wellicht aanzienlijk bijdraagt tot de CO_2-uitstoot. Dit is een emissiebron die niet valt onder de vigerende wetgeving betreffende de meting van brandstofverbruik en CO_2-emissies, en bijgevolg ook niet onder de toezeggingen van de autoindustrie[48]. Ramingen geven aan dat de extra CO_2-uitstoot van de grootteorde van

---

45 Deze nieuwe bepaling verzoekt de Commissie om uiterlijk twee jaar na de vankrachtwording van de richtlijn:
a) een studie voor te leggen van de mogelijkheden voor het verkrijgen van representatieve gegevens over de CO2-emissies en het brandstofverbruik van voltooide, in fasen gebouwde voertuigen en van voertuigen waarvan de emissies worden gemeten overeenkomstig Richtlijn 88/77/EEG, teneinde de kostenefficiëntie-aspecten van deze metingen in aanmerking te nemen;
b) een beoordeling voor te leggen van het in deze richtlijn ingevoerde concept "voertuigfamilie"; en
c) in voorkomend geval aan het bij artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG ingestelde comité ontwerp-maatregelen voor te leggen betreffende de aanpassing van deze richtlijn aan de technische vooruitgang.

46 COM(2001)580 def.

47 COM(2003)492 def.

48 In de toezeggingen wordt gesteld dat de CO2-uitstoot door nieuwe auto's zal worden gemeten overeenkomstig Richtlijn 93/116/EG, op basis waarvan de streefwaarden werden vastgesteld. Deze test omvat niet het gebruik van de klimaatregelingsapparatuur in het voertuig. In ieder gaval moet bij de bewaking van de CO2-toezeggingen rekening worden gehouden met veranderingen in de testprocedure, zoals dit laatstelijk het geval was met Richtlijn 99/100/EG. Dit gebeurt door de gemeten CO2-emissies te corrigeren teneinde ze in overeenstemming te brengen met de testprocedure van Richtlijn 93/116/EG. De laatste correctie betrof de in de voetnoot bij tabel 2 vermelde bijstelling met 0,7 %.

3 tot 8 % is[49]. Het lijkt voorts mogelijk om het effect van het gebruik van klimaatregelings-apparatuur op het brandstofverbruik met circa de helft terug te brengen.

Ook hier geldt dat de beschikbaarheid van betrouwbare beproevingsprocedures een voorwaarde vormt om de effecten van het gebruik van klimaatregelingssystemen te kunnen bestuderen. De Commissie wil de werkzaamheden terzake dan ook zo snel mogelijk afronden, waarbij zij er wel naar streeft om waar passend internationaal geharmoniseerde testprocedures in te voeren.

8. 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 nieuw geregistreerde personenauto's van 120 g CO_2/km. In het kalenderjaar 2002 bedroeg de specifieke CO_2-uitstoot 166 g CO_2/km[50]; ter vergelijking: in 1995, het referentiejaar van de strategie, was dit nog 186 g CO_2/km. Hoewel het onwaarschijnlijk is dat de streefwaarde van 120 g CO_2/km al in 2005 wordt gehaald, blijft de hoop dat het doel tegen 2010 wordt gehaald realistisch, mits de nodige maatregelen worden genomen en alles op alles wordt gezet. Het is een goede zaak dat de ACEA en de JAMA hun tussentijdse doelstelling voor 2003 vroegtijdig hebben gerealiseerd.

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. Om de uiteindelijke streefwaarde van de toezeggingen (140 g CO_2/km) te halen, moeten de verenigingen alle drie hun activiteiten in mindere of meerdere mate opvoeren. Op basis van de gezamenlijke verslagen heeft de Commissie geen redenen om aan te nemen dat de ACEA en de JAMA hun respectieve toezeggingen niet zullen halen. Er zijn wel ernstige redenen tot bezorgdheid wat de KAMA betreft. De KAMA zal duidelijk harder moeten werken om aan haar taakstelling voor 2004 te voldoen. De Commissie heeft de KAMA hierop met nadruk gewezen, en de vereniging heeft nogmaals verklaard vastbesloten te zijn de doelstellingen waartoe zij zich heeft verbonden, te realiseren.

Wat de tenuitvoerlegging van Richtlijn 1999/94/EG en Beschikking nr. 1753/2000/EG betreft, wordt goede vooruitgang geboekt: dat proces is bijna voltooid.

---

49 "Options to reduce Greenhouse Gas Emissions due to Mobile Air Conditioning" – Samenvatting van de besprekingen op de 'MAC-top' die op 10 en 11 februari 2003 te Brussel werd gehouden. Zie: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

50 Cijfer gebaseerd op de officiële EU-gegevens.

51 2003 voor de ACEA en de JAMA, 2004 voor de KAMA.

De Commissie zet haar werkzaamheden met betrekking tot de CO_2-uitstoot door lichte bedrijfsvoertuigen voort en heeft een begin gemaakt met de werkzaamheden inzake de CO_2-uitstoot die wordt veroorzaakt door het gebruik van klimaatregelingsapparatuur in voertuigen.