COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 22.6.2005
COM(2005) 269 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

Tenuitvoerlegging van de communautaire strategie ter vermindering van de CO2-uitstoot van auto's: Vijfde jaarlijkse mededeling over de effectiviteit van de strategie

(SEC(2005) 826)

1. INLEIDING

De strategie van de Gemeenschap om de CO_2-uitstoot door personenauto's te beperken en het brandstofrendement te verbeteren[1,2] is gebaseerd op drie pijlers: de verbintenissen van de auto-industrie voor de verbetering van het brandstofrendement[3], de brandstofrendement-etikettering van auto's[4] en de bevordering van het brandstofrendement van auto's door fiscale maatregelen. Krachtens artikel 9 van Beschikking nr. 1753/2000/EG[5] moet de Commissie de Raad en het Europees Parlement jaarlijks op de hoogte stellen van de effectiviteit van de strategie[6].

De hoeksteen van de strategie wordt gevormd door de verbintenissen van de Europese, Japanse en Koreaanse verenigingen van autofabrikanten om in 2008/2009 voor alle nieuwe personenauto's tot een gemiddelde CO_2-uitstoot van 140 g CO_2/km te komen (gemeten volgens Richtlijn 93/116/EG). De doelstellingen van de verbintenissen moeten voornamelijk worden gehaald door technologische ontwikkelingen die gevolgen hebben voor verschillende kenmerken van auto's en door marktveranderingen die aan deze ontwikkelingen gekoppeld zijn.

Met ondersteuning van de andere twee pijlers van de strategie hebben de Raad en het Europees Parlement de volgende doelstelling voor de strategie van de Gemeenschap gespecificeerd: nieuwe personenauto's moeten uiterlijk in 2010 een gemiddelde CO_2-uitstoot van 120 g CO_2/km hebben.

Zoals in het proces wordt vereist, zijn in 2003 de volgende beoordelingen uitgevoerd of gestart:

Overeenkomstig de verbintenissen hebben de ACEA en de JAMA in 2003 de mogelijkheden beoordeeld van een verdere daling van de CO_2-uitstoot teneinde "… *verdere stappen te zetten in de richting van de doelstelling van de Gemeenschap om uiterlijk in 2012 te komen tot 120 g CO_2/km…*".

Krachtens artikel 10 van Beschikking nr. 1753/2000/EG moet in de jaarlijkse mededelingen, voor het jaar 2003 met een interimdoelstelling, worden vermeld of de door de ACEA en de JAMA geboekte dalingen het gevolg zijn van technische maatregelen van de fabrikanten of van andere factoren, zoals wijzigingen in het consumentengedrag (niet gekoppeld aan technische maatregelen van de industrie). Ten slotte is in de vrijwillige verbintenissen van de ACEA en de JAMA de verplichting opgenomen om op basis van gegevens van 2003 een gezamenlijke "grote evaluatie" uit te voeren.

---

1 COM(95) 689 def.

2 Conclusies van de Raad van 25 juni 1996.

3 Er zijn verbintenissen van de Europese (Europese vereniging van autofabrikanten - ACEA), de Japanse (Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA) en de Koreaanse (Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA) vereniging van autofabrikanten.

4 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.

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 CO_2 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

Naast bovengenoemde onderwerpen komen in deze mededeling ook enkele andere verwante aangelegenheden aan de orde.

2. VORDERINGEN VAN DE AUTO-INDUSTRIE BIJ HET NAKOMEN VAN HUN RESPECTIEVE VERBINTENISSEN

Voor elke vereniging is een jaarlijks "gezamenlijk verslag" opgesteld, waarover de partijen overeenstemming hebben bereikt. Deze worden gepubliceerd en zijn als SEC-document in bijlage bij deze mededeling opgenomen (zie bijlage).

De belangrijkste conclusies voor de verslagperiode 1995 tot 2003 zijn:

– Op basis van de officiële gegevens van de lidstaten in 2003 is de gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot van het wagenpark 163 g/km voor de ACEA, 172 g/km voor de JAMA en 179 g/km voor de KAMA. Bij gebruik van de door de ACEA verzamelde gegevens zou haar gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot 161 g/km zijn (zie tabel 1 in het aanhangsel).

– In vergelijking met 1995 is de gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot voor de ACEA met 22 g/km of 11,9% gedaald (24 g/km of 13,0% bij gebruik van de ACEA-cijfers), voor de JAMA met 24 g/km of 12,2% en voor de KAMA met 18 g/km of 9,1%.

– In vergelijking met 2002 hebben alle drie verenigingen de gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot van hun voor het eerst op de EU-markt geregistreerde auto's in 2003 weten te verlagen: de ACEA met circa 1,2%[7], de JAMA met circa 1,0% en de KAMA met circa 2,2%[8]. Sedert 1995 zijn de verbeteringen van de brandstofefficiëntie voor personenauto's die op diesel rijden, duidelijk groter dan die voor voertuigen met benzinemotoren en de voortdurende stijging van het marktaandeel van dieselauto's in de EU-markt voor nieuwe personenauto's heeft een belangrijke bijdrage geleverd tot de algehele tot op heden geboekte vooruitgang.

– De vorderingen van de JAMA en de ACEA zijn goed, hoewel de ACEA en de JAMA in 2003 minder goed hebben gepresteerd dan de eerste jaren. De ACEA heeft echter reeds in 2000 de tussentijdse doelzone voor 2003 gehaald en zit nu onder de ondergrens van deze zone. De JAMA zit sinds 2002 in de tussentijdse doelzone. 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 drie 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 er nog maar één jaar tijd is om een verschil van 9 g/km te overbruggen. Dit kan consequenties

---

[7] Dit cijfer is gebaseerd op gegevens van de ACEA voor 2002 en 2003. Indien de ACEA-gegevens voor 2002 met de officiële EU-gegevens voor 2003 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 en 2003 worden vergeleken, levert dat ongeveer hetzelfde reductiepercentage op als bij gebruik van de gegevens van de ACEA.

[8] Alle gegevens voor 2001, 2002 en 2003 zijn met 0,7% gecorrigeerd om rekening te houden met de verandering in de testcyclus.

hebben voor de hele CO_2-aanpak[9]. De KAMA heeft echter opnieuw bevestigd dat zij vast van plan is haar doelstellingen te halen. De KAMA heeft in 2003 de grootste vooruitgang geboekt en tevens een personenauto gelanceerd met een uitstoot van minder dan 120 g/km en dit kan in deze context als goed nieuws worden beschouwd.

– Om de uiteindelijke doelstelling van 140 g CO_2/km te halen, zijn extra inspanningen noodzakelijk, aangezien het gemiddelde jaarlijkse dalingspercentage van alle drie verenigingen omhoog moet. Gemiddeld moet het jaarlijkse dalingspercentage in de volledige periode 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 nu 2,8% te bedragen, voor de JAMA 3,1% en voor de KAMA 3,6%. Vanaf het begin werd verwacht dat het gemiddelde dalingspercentage in de latere jaren hoger zou zijn. Er moet echter worden opgemerkt dat het nog te overbruggen verschil, uitgedrukt in vereiste resultaten per jaar, toeneemt (zie tabel 2 in het aanhangsel).

In 2003 was de totale gemiddelde CO_2-uitstoot door nieuwe geregistreerde personenauto's in alle lidstaten lager dan in 1995 en de tussenliggende jaren (zie figuur 1 in het aanhangsel). Wel moet worden opgemerkt dat de dalingspercentages van land tot land enigszins verschillen[10].

Alle verenigingen hebben het aandeel van dieselauto's in de verslagperiode opgevoerd (zie tabel 3). Dit geeft aanleiding tot enige bezorgdheid omtrent gereguleerde verontreinigende stoffen. In 2003 heeft een groeiend aantal fabrikanten aangekondigd dat zij voornemens zijn hun dieselpersonenauto's met een deeltjesfilter uit te rusten. Bovendien is de Commissie begonnen met de werkzaamheden voor de EURO 5-emissiegrenswaarden die omstreeks 2010 van toepassing moeten worden. Het laat zich aanzien dat onder meer de grenswaarden voor de uitstoot van deeltjes door dieselpersonenauto's zullen worden aangescherpt. Met deze ontwikkelingen moet rekening worden gehouden wanneer wordt nagedacht over een verdere "verdieseling" van het EU-personenwagenpark.

3. UITVOERING VAN BESCHIKKING NR. 1753/2000/EG

De zogenaamde "bewakingsbeschikking" is op 30 augustus 2000 in werking getreden. Sinds 2002 worden de krachtens deze beschikking verzamelde gegevens gebruikt als officiële gegevens voor het toezicht op de vrijwillige verbintenissen. Daarvóór werden door de verenigingen verstrekte gegevens voor het toezicht gebruikt.

Nu er officiële EU-gegevens ter beschikking komen, doet zich echter een discontinuïteit voor ten opzichte van de eerdere reeksen gegevens. Bij de overschakeling op andere gegevens is gebleken dat er sprake is van enige kleine onderlinge discrepanties. In 2003 is verder gewerkt aan het zoeken naar de redenen voor de waargenomen verschillen. In het algemeen zijn de verschillen tussen de officiële gegevens en de door de verenigingen verstrekte gegevens heel klein: ze bedragen ongeveer 1% of minder. Desalniettemin zullen de werkzaamheden aan de

---

9 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).

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

gegevenskwaliteit worden voortgezet en naar verwachting zullen de verschillen in de gegevens op lange termijn afnemen.

4. "GROTE EVALUATIE" EN WERKZAAMHEDEN VOOR ARTIKEL 10 VAN BESCHIKKING NR. 1753/2000/EG

In de vrijwillige verbintenissen om de CO_2-uitstoot van nieuwe personenauto's terug te dringen is de verplichting opgenomen om op basis van de gegevens over 2003 (voor de KAMA 2004) een "grote evaluatie" uit te voeren. In deze grote evaluatie moeten ook de "… *resultaten van de CO_2-uitstootreductie tot en met het jaar 2003 worden meegenomen, terwijl tevens het wagenparkgemiddelde van dat jaar met de geraamde doelzone wordt vergeleken*". Bovendien moet daarbij rekening worden gehouden met de aanvankelijke verwachting dat "… *de CO_2-uitstootreductie niet lineair zal verlopen. Het tempo zal met name afhangen van de tijd die nodig zal zijn om de vereiste brandstoftypes op de markt te brengen, en nieuwe technologieën en producten op de markt te introduceren en te verspreiden. Verwacht wordt dan ook dat de uitstootreductie aanvankelijk relatief langzaam zal verlopen en later aan snelheid zal winnen*".

De behandeling van enkele van deze vraagstukken komt ook aan de orde in het kader van artikel 10 van Beschikking nr. 1753/2000/EG, waar wordt gesteld: "*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*".

Aangezien de evaluaties uit hoofde van de "grote evaluatie" en uit hoofde van artikel 10 elkaar gedeeltelijk overlappen, zijn er gezamenlijke inventarisaties uitgevoerd door de Commissie en respectievelijk de ACEA en de JAMA. Ter ondersteuning hiervan is een contract gesloten met een externe adviseur[11]. Bij de inventarisatie stonden twee cruciale vraagstukken centraal:

(1) Zijn er obstakels geweest waardoor de ACEA of de JAMA bij de naleving van hun respectieve verbintenis zijn belemmerd of waardoor hun prestaties onder de maat zijn gebleven?

(2) Zijn er afgezien van technologische ontwikkelingen andere factoren geweest die tot een daling van de specifieke CO_2-uitstoot van nieuwe personenauto's hebben geleid?

Het antwoord op deze vragen geeft de doorslag bij de beslissing of de waargenomen CO_2-reductie tot en met 2003 al dan niet volledig zal worden meegerekend voor het realiseren van de verbintenissen.

De gezamenlijke inventarisaties hebben de volgende conclusies opgeleverd:

(a) De daling van de specifieke CO_2-uitstoot is voor het overgrote deel gerealiseerd door technologische ontwikkelingen. Waargenomen marktveranderingen hebben geen significante invloed gehad op de CO_2-

[11] German Aerospace Centre - Institute of Transport Research: "*Preparation of the 2003 review of the commitment of car manufacturers to reduce CO_2 emissions from M1 vehicles*".

uitstoot. Het is hoe dan ook erg moeilijk onderscheid te maken tussen marktveranderingen die door technologie zijn veroorzaakt en marktveranderingen onder invloed van andere factoren, zoals het gedrag van de consument in het algemeen, de economische situatie, de brandstofprijzen, fiscale maatregelen en de beschikbaarheid van informatie voor de consument, en wel voornamelijk om twee redenen: de in de periode 1995 tot 2003 waargenomen marktveranderingen zijn betrekkelijk gering en de voor de CO_2-uitstoot relevante technologische ontwikkelingen zijn in vrijwel alle categorieën voertuigen gepenetreerd.

(b) Alle relevante toezeggingen die in de CO_2-verbintenis van de ACEA en de JAMA zijn gespecificeerd, zijn gerealiseerd en in sommige gevallen zelfs meer dan dat.

(c) Aan de vooronderstellingen die door de ACEA en de JAMA in hun respectieve verbintenissen zijn vermeld, is voldaan en het klimaat waarin hun leden opereren, heeft de ACEA en de JAMA er niet van weerhouden aan hun verbintenissen te voldoen.

(d) De ACEA en de JAMA vestigen de aandacht op een aantal punten die van belang zijn om de doelstelling van 140 g CO_2/km te realiseren.

Kort samengevat komen de ACEA, de JAMA en de Commissie tot de conclusie dat de twee verenigingen in de periode van 1998 tot en met 2003 aan alle in hun verbintenissen vermelde verplichtingen hebben voldaan.

Het is belangrijk hier te benadrukken dat door deze conclusies ook een ander aspect van de uitvoering van de strategie wordt geïllustreerd: de te verwaarlozen effecten van maatregelen die worden genomen in het kader van de andere twee pijlers: etikettering en fiscale maatregelen.

De gezamenlijke conclusies van de werkzaamheden voor "de grote evaluatie"/artikel 10 zijn opgenomen in de respectieve gezamenlijke verslagen van de ACEA en de JAMA.

5. STUDIE VAN DE ACEA EN DE JAMA MET HET OOG OP VORDERINGEN IN DE RICHTING VAN DE DOELSTELLING VAN DE GEMEENSCHAP VAN 120 G/KM

Krachtens de tekst van de verbintenissen en de aanbevelingen van de Commissie ter bekrachtiging van de verbintenissen[12] moeten de ACEA en de JAMA in 2003 "… *de mogelijkheden onderzoeken voor een verdere CO_2-reductie, die moet leiden tot realisering van de doelstelling van de Gemeenschap van 120 g CO_2/km tegen 2012*". De ACEA en de JAMA hebben het resultaat van hun respectieve studies in december 2003 ingediend (de studie van de KAMA is volgens de planning in 2004 uitgevoerd). In hun standpunten stellen de ACEA en JAMA dat de technologische mogelijkheden om de doelstelling van de Gemeenschap van 120 g CO_2/km in 2012 te realiseren weliswaar beschikbaar zijn, maar dat de kosten daarvan onbetaalbaar zouden zijn. Ook de verstoring van de markt en de negatieve effecten op de Europese economie zouden aanzienlijk zijn. Zij zijn van mening dat een CO_2-

[12] Aanbevelingen 1999/125/EG, 2000/303/EG en 2000/304/EG van de Commissie.

reductie die gelijkwaardig is met de doelstelling van de Gemeenschap op een kosteneffectievere wijze kan worden gehaald door een geïntegreerde aanpak te hanteren waarbij zowel de auto-industrie als andere actoren worden betrokken, zoals overheidsinstanties, olie/brandstofleveranciers, de landbouwsector en klanten. Toch heeft de ACEA een eerste indicatie gegeven dat door middel van verbeteringen in voertuigtechnologieën een verdere daling van de gemiddelde CO_2-uitstoot van het nieuwe wagenpark met 5% tussen 2008 en 2012 (dit komt neer op een doelstelling van ongeveer 133 g CO_2/km) haalbaar zou kunnen zijn.

Naast de drie pijlers van de strategie zijn er namelijk nog verschillende andere opties ter ondersteuning van de strategie van de Gemeenschap denkbaar die een bijdrage kunnen leveren tot de beperking van de CO_2-uitstoot door personenauto's. In zijn algemeenheid streeft de Commissie ernaar de doelstelling van de Gemeenschap van 120 g CO_2/km op een "duurzame" manier te halen, waarbij rekening wordt gehouden met de drie pijlers van de Raad van Göteborg (milieuaspecten en sociale en economische aspecten).

In het licht van deze standpunten heeft de Commissie besloten dat er een gezamenlijke evaluatie moet worden uitgevoerd, waarbij de Commissie, de stakeholders, nationale deskundigen en consultants de twee kernpunten aan de orde zullen stellen:

(1) de kosten en mogelijkheden van technologieën en andere maatregelen om de CO_2-uitstoot te beperken;

(2) een effectbeoordeling van beleidsscenario's om de CO_2-uitstoot door personenauto's in de EU te beperken.

Hiertoe zullen technische en economische beoordelingen worden uitgevoerd, ondersteund met computermodellen. De resultaten hiervan zullen worden opgenomen in een effectbeoordeling door de Commissie die midden 2005 van start moet gaan. Het is de bedoeling van de Commissie op basis van de resultaten van deze effectbeoordeling ongeveer eind 2005 een voorstel bij de Raad en het Europees Parlement in te dienen voor het realiseren van de doelstelling van 120 g CO_2/km.

6. UITVOERING VAN RICHTLIJN 1999/94/EG

Alle lidstaten hebben Richtlijn 1999/94/EG[13] over de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot uitgevoerd. Krachtens artikel 9 moesten de lidstaten uiterlijk op 31 december 2003 verslag uitbrengen over de effectiviteit van de richtlijn. De Commissie heeft 14 verslagen ontvangen, die momenteel worden geëvalueerd. De voorlopige resultaten wijzen erop dat:

– de effectiviteit van de richtlijn in het algemeen gering lijkt te zijn; er konden nog geen significante effecten op de beslissingen van de consument worden geconstateerd;

– de in 2002 in Nederland toegepaste restitutieregeling, waar de consument positief op heeft gereageerd en die een opmerkelijke invloed blijkt te hebben gehad op de aankoopbeslissing voor auto's, een uitzondering op dit algemene beeld lijkt te zijn.

[13] PB L 12 van 18.1.2000, blz. 16.

De Commissie zal naar verwachting op basis van deze evaluatie wijzigingen op de richtlijn voorstellen, die als algehele doelstelling hebben de effectiviteit van de richtlijn te verbeteren.

7. WERKZAAMHEDEN OP HET GEBIED VAN FISCALE MAATREGELEN

In 2002 heeft de Commissie een mededeling over fiscale maatregelen en met name over de belastingheffing op personenauto's in de EU gepubliceerd[14]. De mededeling bevatte een aantal beleidskeuzes voor maatregelen in de toekomst en was erop gericht overleg op gang te brengen met de lidstaten, het Europees Parlement, de auto-industrie en alle andere belangrijke stakeholders. Naar aanleiding van dit overleg legt de Commissie momenteel de laatste hand aan een voorstel voor wetgeving, dat naar verwachting in juni 2005 zal worden ingediend.

8. 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 N_1[15]) en klimaatregelingsapparatuur in personenauto's[16].

Wat lichte bedrijfsvoertuigen betreft, hebben de Raad en het Parlement Richtlijn 2004/3/EG 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 N_1[17] vastgesteld. Deze richtlijn zal informatie opleveren over de CO_2-uitstoot door voertuigen van deze categorie. De Commissie zet haar werkzaamheden op dit gebied voort. Zij heeft een contract uitgeschreven voor de verbetering van het meetprotocol van de gewijzigde Richtlijn 80/1268/EEG en voor een verdere uitwerking van de evaluatie van de beleidskeuzes om de uitstoot door voertuigen van de categorie N_1 te beperken.

Ten aanzien van mobiele klimaatregeling heeft de Commissie een contract uitgeschreven voor de ontwikkeling van een kosteneffectieve meetprocedure die kan worden opgenomen in Richtlijn 80/1268/EEG of een ander geschikt officieel document. Nadat het contract is gesloten, zal de Commissie een gedetailleerde evaluatie uitvoeren.

---

14 COM(2002) 431 def.

15 Categorie N_1: voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een massa van ten hoogste 3,5 ton.

16 De Raad Milieu van 10 oktober 2000 kwam tot de volgende conclusie:
"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 CO_2-emissies van voertuigen, in het bijzonder maatregelen om CO_2-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen;
- vermindering van alle emissies van broeikasgassen (BKG) van klimaatregelingsapparatuur in voertuigen".

17 PB L 49 van 19.2.2004, blz. 36 – 41, Richtlijn 2004/3/EG

9. 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 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 2003 bedroeg de specifieke CO_2-uitstoot 164 g CO_2/km[18]; ter vergelijking: in 1995, het referentiejaar van de strategie, was dit nog 186 g CO_2/km, hetgeen een daling met ongeveer 12% oplevert. Uit de inventarisaties die in het kader van de "grote evaluatie" en artikel 10 van Beschikking nr. 1753/2000/EG zijn uitgevoerd, blijkt dat de ACEA en de JAMA in de periode van 1998 tot 2003 aan alle verplichtingen hebben voldaan die in hun respectieve verbintenissen zijn opgenomen. Dit betekent dat de auto-industrie een forse bijdrage heeft geleverd tot de EU-strategie om de uitstoot van broeikasgassen te beperken en tot het realiseren van haar reductiedoelstellingen van Kyoto.

Om de uiteindelijke doelstelling van de verbintenissen (140 g CO_2/km) te halen, moeten alle drie verenigingen hun inspanningen opvoeren. Op basis van de gezamenlijke verslagen heeft de Commissie geen redenen om aan te nemen dat de JAMA haar verbintenis niet zal halen. De ACEA heeft haar tussentijdse doelstelling voor 2003 in 2000 gehaald en heeft verklaard dat zij vast van plan is haar uiterste best te doen om haar CO_2-verbintenis na te komen, maar kan de conclusie in de eerdere verslagen niet langer bevestigen. De Commissie benadrukt hoe belangrijk het is dat de doelstelling wordt gerealiseerd en dat dit ook haalbaar is. Er zijn redenen tot ernstige bezorgdheid wat de KAMA betreft. De KAMA is hier met nadruk op gewezen en zij heeft nogmaals verklaard vastbesloten te zijn de doelstellingen waartoe zij zich heeft verbonden, te realiseren.

De omzetting van Richtlijn 1999/94/EG in nationale wetgeving is nu weliswaar afgerond, maar uit het onderzoek van de effectiviteit blijkt dat er significante tekortkomingen zijn. Het is duidelijk dat er maatregelen moeten worden genomen om deze pijler te verstevigen, en dit geldt tevens voor de pijler fiscale maatregelen, wil de doelstelling van de Gemeenschap van 120 g/km in 2010 worden gehaald.

In de standpunten van de ACEA en de JAMA die ze in 2003[19] naar aanleiding van de resultaten van hun respectieve studie naar de mogelijkheden om vorderingen te boeken in de richting van de doelstelling van de Gemeenschap van 120 g CO_2/km in 2012 hebben ingenomen, stellen de verenigingen dat ze geen mogelijkheid zien om deze doelstelling via technische maatregelen op een kosteneffectieve wijze te halen. De Commissie zal een eigen studie uitvoeren en in de tweede helft van 2005 een voorstel bij de Raad en het Parlement indienen.

De Commissie zet haar werkzaamheden met betrekking tot de CO_2-uitstoot door lichte bedrijfsvoertuigen en de CO_2-uitstoot door het gebruik van mobiele klimaatregeling voort.

---

18 Cijfer gebaseerd op de officiële EU-gegevens.

19 2003 voor de ACEA en de JAMA, 2004 voor de KAMA.

Aanhangsel

Tabel 1: Gemiddelde specifieke CO_2-uitstoot door nieuwe personenauto's per brandstoftype, voor elke fabrikantenvereniging en voor de Europese Unie

	CO_2 (g/km)									
	1995	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001(3)**	**2002(3)**	**2003(3)**	**Wijziging 95/03 [%](4)**
ACEA										
Benzine	188	186	183	182	180	177	172	172/171 (5)	171/170(5)	-9,0 / -9,6% (6)
Diesel	176	174	172	167	161	157	153	155/152 (5)	154/152(5)	-12,5 / -13,6%(6)
Alle brand-stoffen(1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**165**	**165/163 (5)**	**163/161(5)**	**-11,9 / -13%(6)**
JAMA										
Benzine	191	187	184	184	181	177	174	172	170	-11,0%
Diesel	239	235	222	221	221	213	198	180	177	-25,9%
Alle brand-stoffen(1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**178**	**174**	**172**	**-12,2%**
KAMA										
Benzine	195	197	201	198	189	185	179	178	171	-12,3%
Diesel	309	274	246	248	253	245	234	203	201	-35,0%
Alle brand-stoffen(1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**187**	**183**	**179**	**-9,1%**
EU-15(2)										
Benzine	189	186	184	182	180	178	173	172	171	-9,5%
Diesel	179	178	175	171	165	163	156	157	157	-12,3%
Alle brand-stoffen(1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**167**	**166**	**164**	**-11,8%**

(1) Alleen benzine- en dieselvoertuigen; andere brandstoffen en statistisch niet geïdentificeerde voertuigen zullen naar verwachting geen significante invloed op deze gemiddelden hebben.

(2) Nieuwe personenauto's die in de EU in de handel worden gebracht door fabrikanten die niet onder de verbintenissen vallen, hebben geen significante invloed op het EU-gemiddelde.

(3) De cijfers voor 2001, 2002 en 2003 zijn met 0,7% gecorrigeerd om rekening te houden met de wijziging in de rijcyclus.
Voor 2002 en 2003 zijn de door de lidstaten verstrekte gegevens gebruikt.

(4) De percentages zijn berekend met behulp van de niet-afgeronde cijfers voor de CO2-uitstoot.

(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 2003 en gegevens van de ACEA voor 1995; het tweede cijfer is uitsluitend gebaseerd op gegevens van de ACEA.

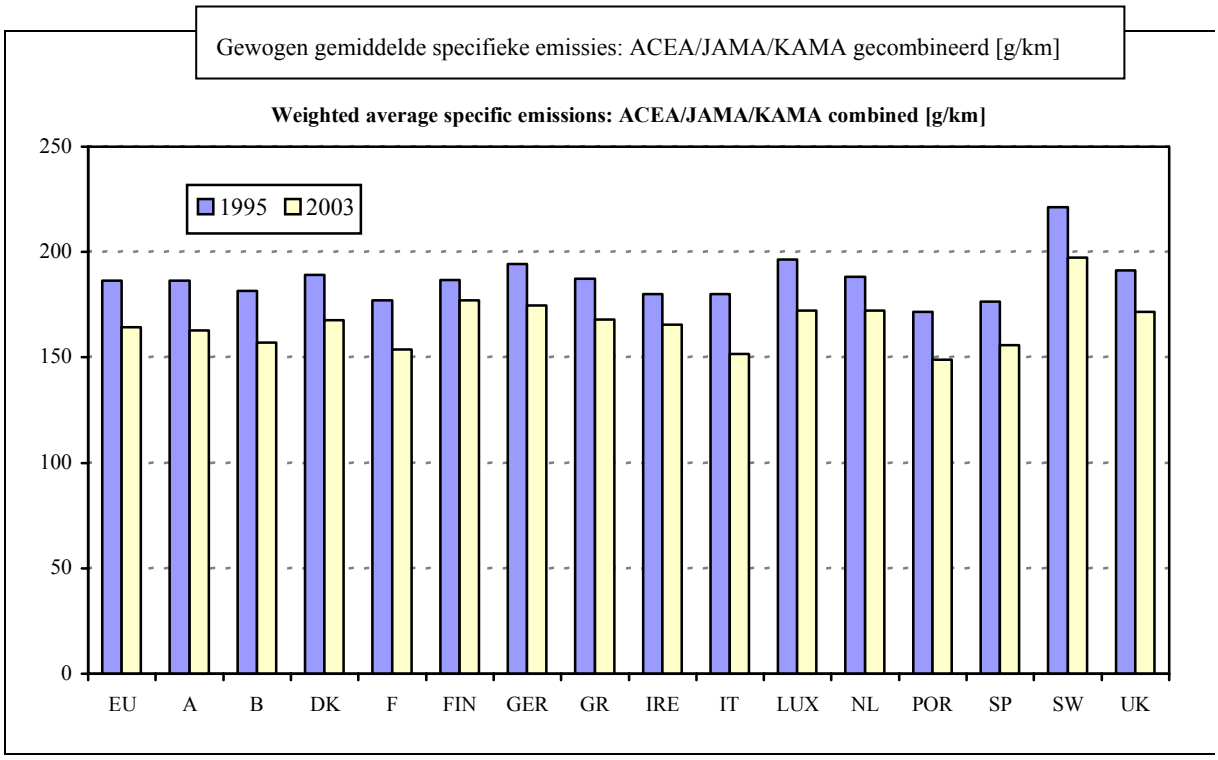
(7) De ACEA-cijfers in deze mededeling zijn inclusief Rover/MG. Aangezien Rover/MG – dat oorspronkelijk als onderdeel van BMW onder de verbintenis viel – geen lid van de ACEA meer is, heeft de ACEA echter verklaard dat zij geen verantwoordelijkheid kan nemen voor de prestaties van Rover/MG tot 2008.

Tabel 2: Traject naar de doelstelling van 140 g/km in 2008/2009

			Doelstelling 140g/km: verschil			
			Totaal		Per jaar	
	1995	2003	in % van 2003 tot 2008/9	in g/km van 2003 tot 2008/9	in % van 2003 tot 2008/9	in g/km van 2003 tot 2008/9
ACEA (alle brandstoffen)*	**185**	**163/161**	14,1/ 13	23 / 21	2,8 / 2,6	4,6 / 4,2
JAMA (alle brandstoffen)**	**196**	**172**	18,6	32	3,1	5,3
KAMA (alle brandstoffen)**	**197**	**179**	21,8	39	3,6	6,5

** Het eerste cijfer is gebaseerd op gegevens van de lidstaten; het tweede cijfer is gebaseerd op het cijfer van de ACEA.*
***Gebaseerd op gegevens van de lidstaten.*

Figuur 1: Gemiddelde specifieke CO2-uitstoot van nieuwe personenauto's in de EU en in de lidstaten in 1995 en 2003 (gewogen gemiddelden op basis van de gegevens voor diesel- en benzineauto's)[20].



De gegevens voor 2003 zijn met 0,7% gecorrigeerd om rekening te houden met de wijziging in de rijcyclus.

De gegevens voor 1995 werden verstrekt door de verenigingen; voor 2003 zijn de officiële EU-gegevens weergegeven

[20] "EU 1995" omvat noch Griekenland, noch Finland omdat er onvoldoende gegevens voorhanden zijn. Voor 2003 zijn deze beide lidstaten wel opgenomen.

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

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Wijziging '95-03' (2)
Benzine	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	52,4%	-21,0
Diesel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	47,5%	23,5
Alle brand-stoffen	10241651	10811011	11226009	11935533	12518260	12217744	12552498	11649782	11533323	12,6%
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**Wijziging '95-03' (2)**
Benzine	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	71,8%	-10,3
Diesel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	28,2%	18,7
Alle brand-stoffen	1233975	1342144	1510818	1666816	1716048	1667987	1520643	1501937	1703960	38,1%
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**Wijziging '95-03' (2)**
Benzine	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	73,9%	-14,0
Diesel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	26,1%	24,5
Alle brand-stoffen	169060	236454	275453	373230	463724	491244	396792	325436	427341	152,8%
EU-15 (1)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**Wijziging '95-03' (2)**
Benzine	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	55,4%	-19,1
Diesel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	44,4%	22,2
Alle brand-stoffen (3)	11644686	12389609	13012280	13975579	14698032	14376975	14469933	13477155	13664624	17,3%

(1) Nieuwe personenauto's die in de EU op de markt worden gebracht door fabrikanten die niet onder de verbintenissen vallen, hebben geen significante invloed op de cijfers.

(2) De wijziging in de periode 1995 tot 2003 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 en 2003 zijn de door de lidstaten verstrekte gegevens gebruikt.

BIJLAGE (SEC(2005) 826)

(1) Bewaking van de verbintenis van de ACEA inzake de beperking van de CO_2-uitstoot door personenauto's (2003), gezamenlijk verslag van de Europese vereniging van autofabrikanten en de diensten van de Commissie, definitieve versie van 5 oktober 2004.

(2) Bewaking van de verbintenis van de JAMA inzake de beperking van de CO_2-uitstoot door personenauto's (2003), gezamenlijk verslag van de Japanse vereniging van autofabrikanten en de diensten van de Commissie, definitieve versie van 5 oktober 2004.

(3) Bewaking van de verbintenis van de KAMA inzake de beperking van de CO_2-uitstoot door personenauto's (2003), gezamenlijk verslag van de Koreaanse vereniging van autofabrikanten en de diensten van de Commissie, definitieve versie van 5 oktober 2004.

De bijlagen zijn alleen in het Engels beschikbaar.