



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 08.11.2001
COM(2001) 643 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN
HET EUROPEES PARLEMENT**

**Tenuitvoerlegging van de communautaire strategie ter beperking van de CO₂-uitstoot
door auto's**

**Tweede jaarlijks verslag over de effectiviteit van de strategie
(Verslagjaar 2000)**

[SEC(2001) 1722]

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

Tenuitvoerlegging van de communautaire strategie ter beperking van de CO₂-uitstoot door auto's

Tweede jaarlijks verslag over de effectiviteit van de strategie (Verslagjaar 2000)

I. INLEIDING

De communautaire strategie ter beperking van de CO₂-uitstoot door personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement¹ is in 1996 door de Raad bekrachtigd². In het kader hiervan wordt voor nieuwe personenauto's gestreefd naar een gemiddelde CO₂-uitstoot van 120 g CO₂/km in 2005 en uiterlijk in 2010. Het uitgangspunt waaraan de strategie wordt getoetst is 1995.

De strategie is gebaseerd op drie pijlers:

1. Toezeggingen van de auto-industrie over verhoging van het brandstofrendement teneinde voor nieuwe personenauto's te komen tot een gemiddelde CO₂-uitstoot van 140 g CO₂/km in 2008/9³.
2. Brandstofrendement-etikettering van auto's⁴, bedoeld om ervoor te zorgen dat de consument kan beschikken over informatie inzake het brandstofrendement en de CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's die in de Gemeenschap te koop of voor leasing worden aangeboden, zodat deze met kennis van zaken zijn keuze kan maken.
3. Bevordering van het brandstofrendement van auto's door fiscale maatregelen. Dienaangaande heeft de Milieuraad in oktober 1999⁵ herhaald dat moet worden bestudeerd of het mogelijk is een referentiekader voor belastingpremies te creëren.

Deze pijlers worden aangevuld met onderzoekactiviteiten.

De Raad heeft de Commissie verzocht geregeld verslag uit te brengen over de effectiviteit van de strategie⁶. Teneinde het proces op een gedetailleerde en volledig doorzichtige wijze te kunnen volgen is het de bedoeling van de Commissie jaarlijks een verslag uit te brengen, waarmee zij tevens voldoet aan verwante rapportageverzoeken van de Raad⁷. Ook het Europees Parlement moet op de hoogte worden gebracht.

¹ COM (95) 689 def.

² Conclusies van de Raad van 25 juni 1996.

³ De verenigingen zullen bovendien in 2003/4 de mogelijkheden voor extra verbeteringen van het brandstofrendement beoordelen, teneinde voor 2012 tot de beoogde 120 gCO₂/km te komen.

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 Conclusies van de Raad van 6 oktober 1999.

⁶ Conclusies van de Raad van 25 juni 1996.

⁷ Conclusies van de Raad van 6 oktober 1998 en 06 oktober 1999.

In het eerste verslag⁸ voor de verslagperiode 1995-1999 werden voornamelijk de vorderingen besproken die zijn geboekt bij de toezeggingen van de auto-industrie. In dit tweede verslag komen ook de andere delen van de strategie meer in detail aan de orde, zoals de eisen die zijn vastgelegd in Richtlijn 1999/94/EG en Beschikking nr. 1753/2000/EG⁹, met name in verband met de rapportageverplichtingen die in artikel 9 van de beschikking zijn vastgelegd.

De Commissie is van mening dat een dergelijke geconsolideerde rapportage de meest efficiënte manier is om ervoor te zorgen dat alle betrokken partijen de tenuitvoerlegging van de communautaire strategie kunnen volgen¹⁰.

II. VORDERINGEN BIJ DE TOEZEGGINGEN VAN DE AUTO-INDUSTRIE

Toezeggingen zijn gedaan door de Europese (*Europese vereniging van autofabrikanten - ACEA*¹¹)¹², de Japanse (*Japanse vereniging van autofabrikanten - JAMA*¹³) en de Koreaanse (*Koreaanse vereniging van autofabrikanten - KAMA*¹⁴) auto-industrie¹⁵. De Commissie heeft de garanties die in de toezeggingen zijn gegeven, geaccepteerd¹⁶. Deze drie toezeggingen vormen gelijkwaardige inspanningen die de volgende hoofdkenmerken met elkaar gemeen hebben:

1. Het streefcijfer voor de CO₂-uitstoot: Alle toezeggingen omvatten dezelfde gekwantificeerde doelstelling voor de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's die in de Europese Unie worden verkocht, namelijk 140 g CO₂/km (de streefdata zijn respectievelijk 2009 voor de JAMA en de KAMA en 2008 voor de ACEA).
2. De methode: de ACEA, de JAMA en de KAMA hebben toegezegd dat ze het CO₂-streefcijfer hoofdzakelijk door technologische ontwikkelingen en daarmee verband houdende marktwijzigingen zullen verwezenlijken.

Daarnaast zijn er "tussentijdse doelstellingen" voor de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's in 2003/2004 vastgesteld¹⁷.

⁸ COM(2000)615 def. van 4 oktober 2000.

⁹ 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.

¹⁰ Informatie over de communautaire strategie is eveneens te vinden op de website: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

¹¹ 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 en AB Volvo.

¹² COM (98) 495 def.

¹³ Bij de JAMA zijn de volgende Japanse autofabrikanten aangesloten: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki en Toyota.

¹⁴ Bij de KAMA zijn de volgende Koreaanse autofabrikanten aangesloten: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company en Kia Motors Corporation.

¹⁵ COM (99) 446 def.

¹⁶ Aanbevelingen 1999/125/EG; 2000/303/EG en 2000/304/EG.

¹⁷ Voor de ACEA 165 – 170 g CO₂/km in 2003, voor de JAMA 165 – 175 g CO₂/km in 2003 en voor de KAMA 165 – 170 g CO₂/km in 2004. Deze tussentijdse doelstellingen zijn indicatief en vormen geenszins extra toezeggingen.

Bovendien hebben de ACEA en de JAMA zich verbonden uiterlijk in 2000 in de EU modellen in de handel te brengen die niet meer dan 120 g CO₂/km uitstoten; de KAMA zal dat zo spoedig mogelijk doen.

Voor de toezeggingen moet er een grondige, doorzichtige en eerlijke bewakingsregeling zijn. Daartoe worden jaarlijks "gezamenlijke verslagen" van de Commissie en elke industrievereniging opgesteld. Deze worden in onderling overleg tussen de partijen goedgekeurd en opgenomen in de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement (zie de bijlagen). De industrieverenigingen hebben tot dusver zelf de benodigde gegevens verstrekt. De gegevensbronnen van de verenigingen kunnen als zeer betrouwbaar worden beschouwd en zijn gebruikt omdat het officiële CO₂-bewakingsstelsel van de EU pas in 2001/2002 operationeel zal worden. Wanneer dit stelsel beschikbaar is, zal het mogelijk zijn de officiële uitstootgegevens te gebruiken¹⁸.

De belangrijkste conclusies voor de verslagperiode van 1995 tot en met 2000 zijn:

- Alle verenigingen hebben in 2000 de gemiddelde specifieke CO₂-uitstoot van hun op de EU-markt verkochte auto's verder verlaagd. De ACEA en de JAMA hebben in 2000 de tot dusver hoogste dalingspercentages bereikt: de ACEA 2,9% en de JAMA 2,4%. Voor de KAMA bedroeg de daling 1,5 %. De verbeteringen van het brandstofrendement voor dieselpersonenauto's zijn aanzienlijk groter dan voor benzinevoertuigen (zie tabel 1). Voor de JAMA en de KAMA blijft de gemiddelde CO₂-uitstoot van dieselmotoren veel hoger dan van benzinemotoren, omdat de meeste dieselmotoren in zwaardere voertuigen worden gebruikt.

¹⁸ Krachtens artikel 8 van Beschikking nr. 1753/2000/EG dient het communautaire bewakingsstelsel vanaf 2003 als uitgangspunt voor de controle van de tussen de auto-industrie en de Commissie afgesproken vrijwillige verplichtingen.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Daling: 1995-2000 (%)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	
Benzine	188	186	183	182	180	177	-5,9%
Diesel	176	174	172	167	161	157	-10,8%
Alle brandst. (1)	185	183	180	178	174	169	-8,6%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Daling: 1995-2000 (%)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	
Benzine	191	187	184	184	181	177	-7,3%
Diesel	239	238	222	221	221	213	-10,9%
Alle brandst. (1)	196	193	188	189	187	183	-6,6%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Daling: 1995-2000 (%)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	
Benzine	195	197	201	198	189	185	-5,1%
Diesel	309	274	246	248	253	245	-20,7%
Alle brandst. (1)	197	199	203	202	194	191	-3,0%

EU-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Daling: 1995-2000 (%)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	
Benzine	189	186	184	182	180	178	-5,8%
Diesel	179	178	175	171	165	163	-8,9%
Alle brandst. (1)	186	184	182	180	176	172	-7,5%

(1) Alleen benzine- en dieselveertuigen, daar mag worden aangenomen dat andere brandstoffen en statistisch niet geïdentificeerde voertuigen geen significante invloed op deze gemiddelden hebben.

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

(3) De cijfers zijn niet gecorrigeerd voor de wijziging in de rijcyclus die voor de periode 2000 tot 2002 voor M1-voertuigen is ingevoerd. Op basis van een TNO-studie nemen de Commissiediensten aan dat de wijziging in de testcyclus het gemiddelde met 0,7% verlaagt; dit komt overeen met 1,2 g CO₂/km voor de EU-15, alle brandstoffen, indien alle personenauto's volgens de nieuwe methode worden getest.

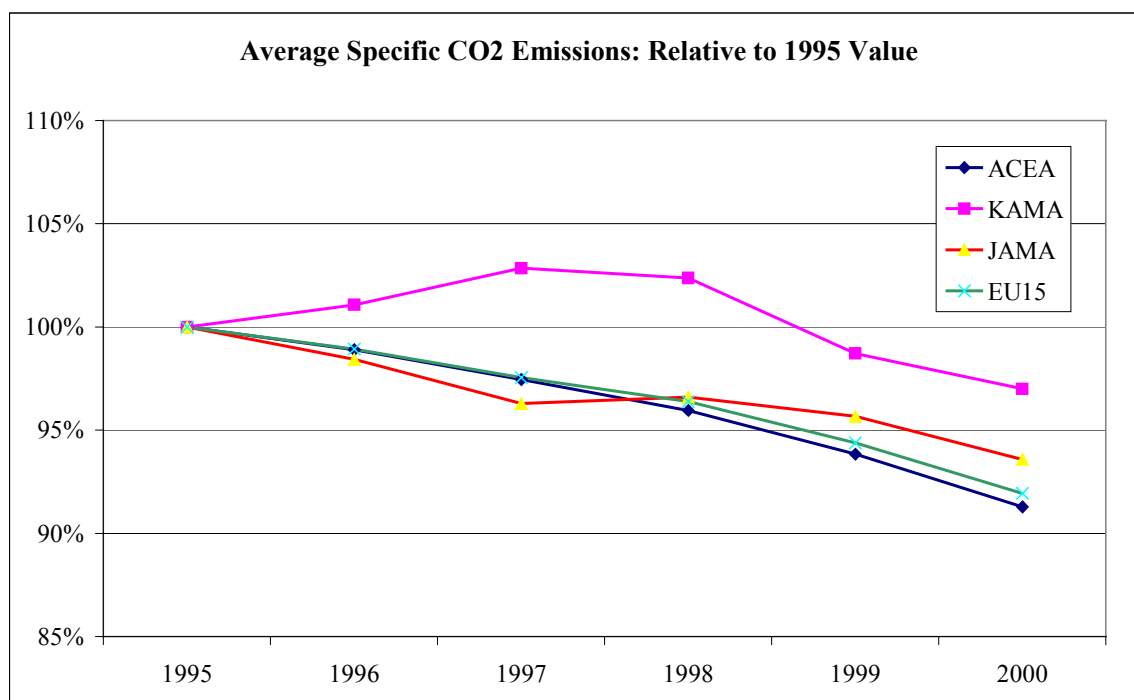
Tabel 1: Gemiddelde specifieke CO₂-uitstoot door nieuwe personenauto's per brandstoftype, voor elke industrievereniging en voor de Europese Unie

- De ACEA had in het jaar 2000 reeds de bovengrens van de tussentijdse doelstelling voor 2003 van 165 tot 170 g CO₂/km bereikt. Voor de gehele EU heeft de ACEA de gemiddelde CO₂-uitstoot van het nieuwe wagenpark in 2000 tot 169 g CO₂/km verlaagd, van 174 g CO₂/km in 1999 en 185 g CO₂/km in 1995. Over de periode 1995-2000 heeft de ACEA de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's met 8,6% verlaagd, terwijl de daling steeds sneller verloopt. Sinds 1995 hebben de Europese fabrikanten de CO₂-uitstoot gemiddeld met 1,7% per jaar verlaagd¹⁹.
- De JAMA heeft de specifieke CO₂-uitstoot (g/km) elk jaar gemiddeld met 1,3% verlaagd, waarbij deze van 196 g CO₂/km in 1995 tot 183 g CO₂/km in 2000 is gedaald, een vermindering van 6,6% tegenover 1995. Over de gehele verslagperiode van 1995 tot 2000 vertoonde de gemiddelde specifieke uitstoot een continu dalende trend.
- Over de gehele verslagperiode van 1995 tot 2000 is de gemiddelde specifieke CO₂-uitstoot van door de KAMA verkochte personenauto's slechts matig gedaald van 197 g CO₂/km tot 191 g CO₂/km. Dit komt neer op een daling van circa 3,0%²⁰ over de volledige verslagperiode of 0,6% per jaar.

De trends van de gemiddelde specifieke CO₂-uitstoot door nieuwe personenauto's voor elke vereniging en de Europese Unie zijn in figuur 1 weergegeven.

¹⁹ Deze waarde is een gewoon rekenkundig gemiddelde en verder worden in de gehele tekst gewone rekenkundige gemiddelden gebruikt.

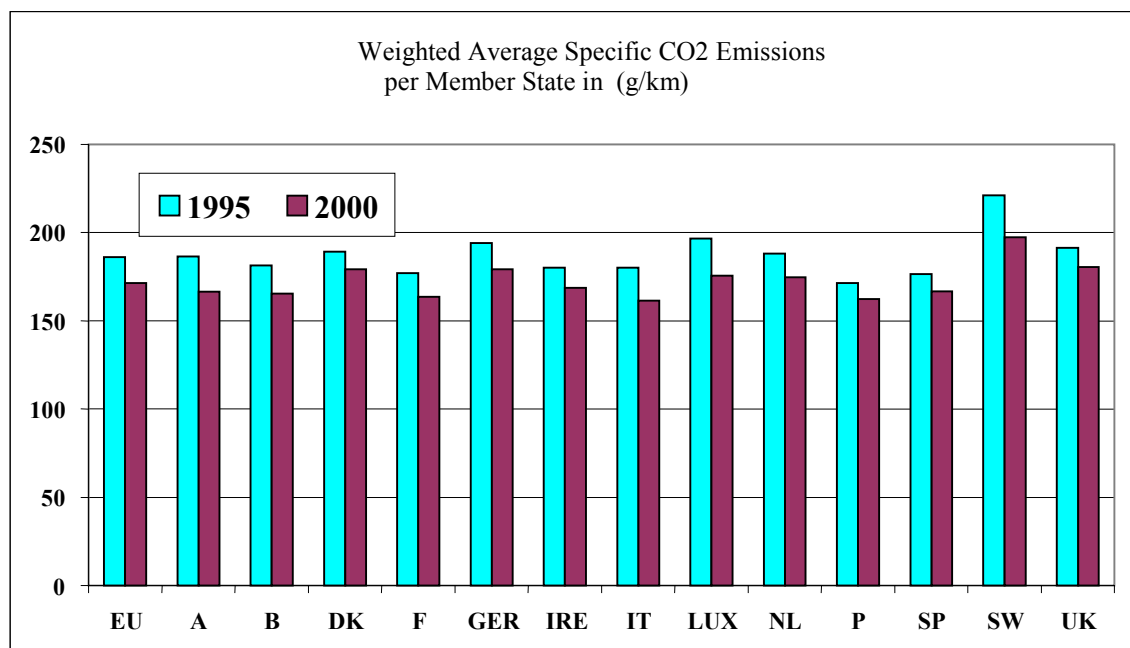
²⁰ Niet afgerond geeft de daling van 197 g CO₂/km tot 191 g CO₂/km een verlaging van 3,2%.



Figuur 1: gemiddelde specifieke CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's vergeleken met 1995, voor elke vereniging en de Europese Unie

Uitgaande van de veronderstelling dat het gemiddelde jaarlijkse dalingspercentage voor de JAMA en de KAMA in dezelfde orde van grootte blijft liggen als in het jaar 2000, zou de JAMA aan de tussentijdse doelstelling voldoen en de KAMA duidelijk hoger uitkomen. De Commissie hoopt dat van de KAMA de komende jaren een inhaalbeweging kan worden verwacht.

In het jaar 2000 is de gemiddelde CO₂-uitstoot door nieuwe personenauto's ook in alle lidstaten gedaald (zie figuur 1). Er moet echter worden opgemerkt dat in enkele lidstaten de specifieke CO₂-uitstoot van de afzonderlijk beschouwde industrieverenigingen is toegenomen, b.v. in Portugal (voor de KAMA en de JAMA), in Spanje (voor de JAMA) en in Frankrijk en Duitsland (voor de KAMA). Dit is niet in strijd met de toezeggingen, maar toont wel aan dat voor de afzonderlijke verenigingen de trends van lidstaat tot lidstaat aanzienlijk kunnen uiteenlopen.



Figuur 2: gemiddelde specifieke CO₂-uitstoot door nieuwe personenauto's in de EU en in de lidstaten in 1995 en 2000 (gewogen gemiddelden op basis van de door de drie verenigingen verstrekte gegevens voor diesel- en benzineauto's)²¹

Om aan de uiteindelijke doelstelling van 140 g CO₂/km te voldoen moet er nog meer gebeuren en moet het jaarlijkse dalingspercentage stijgen (gemiddeld moet de daling gedurende de gehele bewakingsperiode 2% per jaar zijn; over de periode 1995 tot 2000 haalt de ACEA gemiddeld ongeveer 1,7 % per jaar, de JAMA 1,3 % per jaar en de KAMA 0,6 % per jaar). De prognose in de toezeggingen is echter dat de verenigingen hun dalingspercentage voor CO₂ in de loop van de tijd zullen opvoeren.

Alle verenigingen hebben in hun toezegging verklaard dat zij het definitieve streefcijfer hoofdzakelijk door technologische ontwikkelingen en daarmee verband houdende marktwijzigingen zullen verwezenlijken. De dalingen tot op heden zijn gebaseerd op technologische ontwikkelingen (vooral de invoering van dieselmotoren met HDI (hoge snelheid directe injectie) en in mindere mate de invoering van benzinemotoren met directe injectie, continu-variabele transmissie en "mini-auto's") en ook op andere maatregelen en verwezenlijkingen.²²

Bovendien hebben de ACEA en - in mindere mate - de JAMA personenauto's geïntroduceerd die minder dan 120 g CO₂/km uitstoten. Zodoende komen beide verenigingen een belangrijk deel van hun toezegging na. De KAMA heeft nog geen soortgelijke modellen op de markt gebracht, maar heeft zich ertoe verbonden dat zo spoedig mogelijk te doen. De consument kan momenteel kiezen uit meer dan 22 dergelijke modellen.

²¹ EU bevat geen gegevens voor Griekenland of Finland, omdat onvoldoende gegevens beschikbaar zijn.

²² In de drie "gezamenlijke verslagen" komen de genomen maatregelen niet gedetailleerd aan de orde, omdat dit onderwerp nader wordt bestudeerd in het kader van de uitvoering van Beschikking nr. 1753/2000/EG. Krachtens deze beschikking moet de Commissie in 2003/4 en 2008/9 bij de Raad en het Europees Parlement verslag uitbrengen over de door technische en andere maatregelen verwezenlijkte dalingen.

Alle verenigingen hebben binnen de verslagperiode het aandeel van diesel in hun wagenpark opgevoerd (zie tabel 2).

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Wijzig. 1995-2000 (%) (2)
Benzinetaandeel	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	-12,5%
Dieselaandeel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	11,8%
Totaal aantal PA	10.241.651	10.811.011	11.226.009	11.935.533	12.518.260	12.217.744	19,3%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Wijzig. 1995-2000 (%) (2)
Benzinetaandeel	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	-1,3%
Dieselaandeel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	6,9%
Totaal aantal PA	1.233.975	1.342.144	1.510.818	1.666.816	1.716.048	1.667.987	35,2%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Wijzig. 1995-2000 (%) (2)
Benzinetaandeel	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	-7,0%
Dieselaandeel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	6,7%
Totaal aantal PA	169.060	236.454	275.453	373.230	463.724	491.244	190,6%

EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Wijzig. 1995-2000 (%) (2)
Benzinetaandeel	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	-10,6%
Dieselaandeel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	10,5%
Totaal aantal PA (3)	11.644.686	12.389.609	13.012.280	13.975.579	14.698.032	14.376.975	23,5%

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

(2) De verandering in de periode 1995-2000 voor benzine- en dieselauto's vertegenwoordigt de verandering in het absolute aandeel van elk brandstoftype in het totale aantal registraties. De verandering voor het totale aantal auto's is de toename of afname van het absolute 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 omvatten statistisch ongeïdentificeerde voertuigen en voertuigen die 'andere brandstof'-typen gebruiken.

Tabel 2: Tendensen in de samenstelling van het wagenpark voor elke vereniging en de EU

De stijging van het aandeel van diesel klopt met de prognoses op korte termijn, maar deze zal naar verwachting op langere termijn met de invoering van de technologie voor directe injectie voor benzinemotoren weer ongedaan worden gemaakt. Het steeds stijgende aantal nieuwe registraties van dieselveertuigen kan evenwel aanleiding geven tot bezorgdheid over de uitstoot van dieseldeeltjes.²³

Ten aanzien van de vooronderstellingen op basis waarvan de toezeggingen zijn gedaan, vestigen de verenigingen de aandacht op problemen in verband met fiscale en andere regelgevende maatregelen.

- Met betrekking tot fiscale maatregelen sprak één vereniging haar bezorgdheid uit over belastingmaatregelen in een aantal landen (b.v. Nederland, Zweden, VK) die - naar haar mening - dieselauto's benadelen.

²³

In december 2000 verzocht de Raad de Commissie "...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...". Conclusies van de Raad van 18/19 december 2000.

- De verenigingen wijzen met nadruk op het probleem van de beschikbaarheid van geschikte brandstoffen. In dit verband is bekend dat de auto-industrie veel belang hecht aan de beschikbaarheid van laagzwavelige brandstof²⁴. De Commissie heeft een voorstel ingediend tot wijziging van Richtlijn 98/70 teneinde het zwavelgehalte in brandstoffen te verminderen²⁵.
- De auto-industrie blijft erop hameren dat de autowrakkenrichtlijn²⁶ nadelige gevolgen voor het brandstofrendement van auto's zal hebben, daar deze naar haar mening het gebruik van bepaalde lichte materialen en technologieën kan beperken. De Commissie verwacht geen gevolgen van deze richtlijn voor de CO₂-toezegging en ook geen significante nadelige gevolgen voor de economische situatie van de industrie.
- De KAMA vraagt nog steeds speciale aandacht voor het lopende herstructureringsproces, de daarmee gepaard gaande bezuinigingen en de inkrimping van het technisch en wetenschappelijk personeel met negatieve gevolgen voor de mogelijkheden van de KAMA om de benodigde nieuwe CO₂-efficiënte technologie te ontwikkelen en in de EU nieuwe modellen op de markt te brengen. De KAMA geeft met name grote bezorgdheid te kennen over de sterk vertraagde herstructurering van bepaalde bedrijven die bij de KAMA zijn aangesloten en het mogelijke effect daarvan op de totale vermindering van de CO₂-uitstoot. De economische vooruitzichten van de Koreaanse auto-industrie zijn echter verbeterd, gezien het snelle herstel van de Koreaanse economie en de herstructurering van de industrie, die naar mag worden aangenomen een versterking van de concurrentiepositie in de hand zal werken. De KAMA wijst er voorts op dat dit pas de eerste volledige verslagperiode na de toezegging is; significante resultaten worden dan ook later verwacht, vooral omdat zij uit een technologisch oogpunt al vanaf het begin een zekere achterstand op de ACEA en de JAMA hadden.

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

De zogenaamde “bewakings”-beschikking is op 30 augustus 2000 in werking getreden. De krachtens deze beschikking verzamelde gegevens zullen door de Commissiediensten worden gebruikt voor toezicht op de vrijwillige verplichtingen tot beperking van de CO₂-uitstoot door motorvoertuigen, waarover de Commissie en de automobieliindustrie het eens zijn geworden.

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

²⁵ Zie COM(2001) 241 def. van 11 mei 2001. Met betrekking tot de repercussies van dit voorstel voor de toezeggingen verklaarde de Commissie: “...Binnen het gezamenlijke controlesysteem zal dan ook rekening worden gehouden met de invloed van deze brandstoffen waar het gaat om het bereiken van de doelstelling van 140 g CO₂/km. De beschikbaarheid van zwavelvrije brandstoffen als gevolg van deze richtlijn biedt de Commissie de basis om met de autofabrikanten te gaan onderhandelen over nieuwe toezeggingen die ertoe moeten leiden dat de EU-doelstelling van 120 g CO₂/km voor de gemiddelde CO₂-emissie van nieuwe auto's wordt bereikt, wanneer in 2003 de huidige toezeggingen opnieuw worden bekeken...”.

²⁶ Richtlijn 2000/53/EG.

Volgens artikel 5 van de beschikking moeten de lidstaten een voor het verzamelen en de toezending van de bewakingsgegevens bevoegde autoriteit aanwijzen. Volgens artikel 6 van de beschikking moeten de lidstaten de Commissie meedelen op welke wijze zij uitvoering denken te geven aan de bepalingen ervan. Aan beide verplichtingen diende voor 2 maart 2001 te zijn voldaan. Voorts moeten de lidstaten volgens artikel 4 van de beschikking uiterlijk 1 juli 2001 gegevens verstrekken over de specifieke CO₂-uitstoot door nieuwe personenauto's.

Eind september 2001 hadden acht lidstaten aan het vereiste in artikel 5 en (ten dele) artikel 6 voldaan en zeven lidstaten aan het vereiste in artikel 4. De volgende lidstaten hadden geen gegevens verstrekt: Oostenrijk, België, Griekenland, Ierland, Luxemburg, Portugal, Spanje en Zweden. De Commissie overweegt in oktober 2001 officiële inbreukprocedures in te leiden. Aangezien bepaalde gegevens niet beschikbaar zijn en sommige lidstaten gegevens voor de periode na augustus 2000 en niet voor het volledige kalenderjaar hebben verstrekt, konden de gegevens niet worden gebruikt voor monitoring van het jaar 2000. De Commissie heeft een studie opgezet naar verbetering van de gegevensoverdracht en herkenning van mogelijke inconsistentieproblemen in de gegevens.

IV. TENUITVOERLEGGING VAN RICHTLIJN 1999/94/EG

De zogenaamde “etiketterings”-richtlijn werd op 13 december 1999 vastgesteld en diende uiterlijk 18 januari 2001 door de lidstaten ten uitvoer te zijn gelegd. Eind september 2001 hadden zeven lidstaten de Commissie in kennis gesteld van de omzetting van de richtlijn in nationale wetgeving. De volgende lidstaten hebben de richtlijn nog niet omgezet: België, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Italië, Portugal, Spanje en het Verenigd Koninkrijk. De Commissie heeft de meeste van deze lidstaten “met redenen omklede adviezen” gezonden.

In augustus 2001 heeft de Commissie haar beschikking gepubliceerd betreffende de in artikel 9 bedoelde vorm waarin verslag moet worden uitgebracht. Deze vorm werd in overleg met de lidstaten uitgewerkt in het bij artikel 10 van de richtlijn ingestelde comité²⁷.

De Commissiediensten dienden af te zien van het voornemen een eigen website van de EU over brandstofverbruik en CO₂-uitstoot door in de EU in de handel gebrachte motorvoertuigen op te richten. Alleen autofabrikanten kunnen betrouwbare en consistente gegevens voor een dergelijke internetsite leveren. De meeste fabrikanten gaven er evenwel de voorkeur aan hun medewerking op nationaal niveau te verlenen en zagen geen toegevoegde waarde in een communautaire website. De Commissie steunt thans de oprichting van dergelijke sites in een aantal landen in het kader van het CLASE-project²⁸. Sommige lidstaten beschikken reeds over een dergelijke site. Links naar deze sites zijn beschikbaar via de websites van de Commissie over de implementatie van de CO₂- en autostrategie²⁹.

Ingevolge een van de verplichtingen van artikel 9 van de richtlijn heeft de Commissie in juli 2001 een studie opgezet naar het “opstellen van aanbevelingen om de beginselen van de bepalingen inzake reclamemateriaal toe te kunnen passen op andere media en materiaal”. Op

²⁷ Beschikking C2001/1883 van de Commissie van 10 augustus 2001.

²⁸ Het “Car Labelling Saves Energy”-project maakt deel uit van het “Ecodriving, Labelling, Benchmarking”-project van DG Vervoer en energie. Het CLASE-project beoogt de totstandbrenging van informatiedatabases, het voeren van promotiecampagnes en het evalueren van het effect van etiketteringsmaatregelen voor auto's.

²⁹ Zie: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

basis van de resultaten van deze studie zal de Commissie een voorstel indienen bij het krachtens artikel 10 ingestelde comité.

V. WERKZAAMHEDEN OP HET GEBIED VAN FISCALE MAATREGELEN

De Commissie heeft een begin gemaakt met werkzaamheden op het gebied van fiscale kadermaatregelen voor nieuwe personenauto's, vooral gericht op registratie- en motorrijtuigenbelasting. Daartoe is een "groep van deskundigen inzake fiscale kadermaatregelen" opgericht. De deskundigengroep heeft algemeen tot doel de Commissie bij te staan in haar werkzaamheden op het gebied van fiscale kadermaatregelen ter beperking van de CO₂-uitstoot door personenauto's in een samenwerkingsverband van alle betrokken belanghebbenden zoals vertegenwoordigers van de Commissie, de lidstaten, het bedrijfsleven en NGO's. De Commissie verricht momenteel - in samenwerking met de lidstaten - de nodige achtergrondstudies. Uit de eerste resultaten blijkt dat de CO₂-uitstoot nog verder kan worden verminderd door middel van gedifferentieerde autobelastingen die de aanschaf van en het rijden met zuinige personenauto's stimuleren. De definitieve resultaten van deze werkzaamheden zullen worden verwerkt in de mededeling van de Commissie betreffende motorrijtuigenbelasting die voor februari 2002 is gepland.

Opgemerkt moet worden dat een aantal lidstaten tussen 1995 en 2000 het nationale stelsel voor motorrijtuigenbelasting heeft gewijzigd om daarin voor het brandstofrendement relevante factoren op te nemen (b.v. Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk), terwijl andere in speciale fiscale stimuleringsmaatregelen voorzien voor zeer zuinige of elektrische/hybride voertuigen (b.v. Denemarken, Duitsland, Nederland, Zweden, Ierland en Luxemburg). De repercussies van wijzigingen in de nationale belastingssystemen voor personenauto's zullen worden behandeld in het "algemene overzicht 2003"³⁰.

VI. ANDERE RELEVANTE MAATREGELEN

- a) Op het gebied van CO₂-uitstootwaarden voor alternatieve brandstoffen (andere dan LPG en aardgas, die reeds in het typegoedkeuringssysteem zijn opgenomen) is de Commissie van plan in een ontwerp-wijziging van Richtlijn 80/1268/EEG voertuigen op ethanol op te nemen. Voorts zal binnenkort bij de VN-ECE een groep ad hoc zich over regelgevingsvraagstukken in verband met hybride voertuigen buigen.
- b) De Commissiediensten werken aan een voorstel tot uitbreiding van het toepassingsgebied van Richtlijn 80/1268/EEG tot lichte bedrijfswagens (categorie N1)³¹, die de Commissie naar verwachting in september 2001 zal aannemen. In augustus 2001 heeft de Commissie een aanbesteding uitgeschreven voor een studie naar de "uitwerking van maatregelen ter beperking van de CO₂-uitstoot door voertuigen van categorie N1" teneinde de mogelijkheden van maatregelen ter beperking van de CO₂-uitstoot voor voertuigen van deze categorie te onderzoeken.

³⁰ 2004 voor de KAMA.

³¹ Zie COM(2001) ...

VII. CONCLUSIES

Bij de tenuitvoerlegging van de communautaire strategie ter beperking van de CO₂-uitstoot door personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement worden over het algemeen goede vorderingen gemaakt. De toezeggingen van de auto-industrie bevinden zich in de implementatiefase. Uit de bijgaande "gezamenlijke verslagen" blijkt dat de ACEA en de JAMA significante vooruitgang hebben geboekt. De ACEA had namelijk al in 2000 de bovengrens van de indicatieve tussentijdse doelstellingen voor 2003 bereikt. De KAMA moet hier echter intensiever aan werken en heeft van haar kant laten weten dat de inspanningen zullen worden opgevoerd en dat de toezeggingen zullen worden nagekomen.

Om de uiteindelijke doelstelling van 140 g CO₂/km te halen moeten de verenigingen alle drie hun inspanningen handhaven of opvoeren. Uitgaande van bijgaande verslagen heeft de Commissie geen bepaalde reden om aan te nemen dat niet alle verenigingen aan hun verplichtingen zouden voldoen, hoewel nauwlettend moet worden toegezien op de situatie met de KAMA.

Om de doelstelling van de communautaire strategie van 120 g CO₂/km te realiseren is het van belang dat de Gemeenschap haar werk op het gebied van de fiscale maatregelen voortzet. In de voor februari 2002 geplande mededeling van de Commissie over motorrijtuigenbelasting zullen onder meer opties worden voorgesteld voor het uitwerken van aan het brandstofrendement gerelateerde regelingen voor motorrijtuigenbelasting.

Een aantal lidstaten heeft achterstand op het schema voor tenuitvoerlegging van Richtlijn 1999/94 en Beschikking 1753/2000. Het is absoluut noodzakelijk dat de lidstaten de implementatie van deze wettelijke bepalingen bespoedigen om negatieve repercussies op de implementatie van de strategie en de bewaking ervan te vermijden.

BIJLAGE (SEC(2001) 1722)

- 1) Bewaking van de toezegging van de ACEA inzake de beperking van de CO₂-uitstoot door personenauto's (2000), gezamenlijk verslag van de Europese vereniging van autofabrikanten en de diensten van de Commissie, definitieve versie van 13 juli 2001
- 2) Bewaking van de toezegging van de JAMA inzake de beperking van de CO₂-uitstoot door personenauto's (2000), gezamenlijk verslag van de Japanse vereniging van autofabrikanten en de diensten van de Commissie, definitieve versie van 13 juli 2001
- 3) Bewaking van de toezegging van de KAMA inzake de beperking van de CO₂-uitstoot door personenauto's (2000), gezamenlijk verslag van de Koreaanse vereniging van autofabrikanten en de diensten van de Commissie, definitieve versie van 13 juli 2001

De bijlagen zijn alleen in het Engels beschikbaar.