



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 04.10.2000
COM(2000) 615 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
Eerste jaarlijks verslag over de effectiviteit van de strategie**

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 Eerste jaarlijks verslag over de effectiviteit van de strategie

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.

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 2008/2009.
2. Brandstofrendement-etikettering van auto's³, 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 maken⁴.
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 creëren⁶.

Deze pijlers worden aangevuld met onderzoekactiviteiten.

¹ COM(1995) 689 def.

² Conclusies van de Raad van 25.6.1996.

³ 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.

⁴ De "etiketteringsrichtlijn" is op 13 december 1999 vastgesteld; de lidstaten moeten haar uiterlijk op 18 januari 2001 uitvoeren. In juni 2000 is het in artikel 10 bedoelde comité ingesteld om officieel een begin te maken met het werk aan de in artikel 9 bedoelde vorm van het verslag. Daarnaast zijn de diensten van de Commissie begonnen met de opbouw van een internet-site over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van personenauto's die in de EU op de markt worden gebracht. Het is de bedoeling dat deze website in nauwe samenwerking met de betrokken fabrikanten wordt opgezet.

⁵ Conclusies van de Raad van 6 oktober 1999.

⁶ De Commissie is begonnen met het werk aan fiscale kadermaatregelen. Daartoe heeft zij een "Groep van deskundigen voor fiscale kadermaatregelen" ingesteld. Deze groep heeft als algehele doelstelling in samenwerking met alle betrokken belanghebbenden, zoals vertegenwoordigers van de Commissie, de lidstaten, de industrie en de NGO's, de Commissie bij te staan bij haar werkzaamheden inzake fiscale kadermaatregelen om de CO₂-uitstoot van personenauto's te beperken. Daarnaast is de Commissie technische besprekingen begonnen over de opneming van het begrip "zeer milieuvriendelijke auto", met inbegrip van waarden voor het brandstofverbruik, in de wetgeving voor personenauto's.

De Raad heeft de Commissie verzocht geregeld verslag uit te brengen over de effectiviteit van de strategie⁷. 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 Raad⁸. Ook het Europees Parlement moet op de hoogte worden gebracht.

In het eerste verslag worden de vorderingen besproken die zijn geboekt bij de toezeggingen van de auto-industrie. In de volgende verslagen zullen ook de andere delen van de strategie meer in detail aan de orde komen, zoals de eisen die zijn vastgelegd in Beschikking nr. 1753/2000/EG⁹, zodra deze delen van de strategie worden uitgevoerd of significante vorderingen worden geboekt. 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

De toezeggingen van de auto-industrie leveren de belangrijkste bijdrage tot de verwezenlijking van de communautaire strategie ter beperking van de CO₂-uitstoot door personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement.

Nadat de Europese auto-industrie (*Europese vereniging van autofabrikanten - ACEA*¹¹) in 1998¹² toezeggingen had gedaan, hebben de Japanse (*Japanse vereniging van autofabrikanten - JAMA*¹³) en de Koreaanse (*Koreaanse vereniging van autofabrikanten - KAMA*¹⁴) auto-industrie¹⁵ in 1999 soortgelijke toezeggingen gedaan.

Deze drie toezeggingen hebben de volgende hoofdkenmerken met elkaar gemeen:

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.

⁷ Conclusies van de Raad van 25 juni 1996.

⁸ Conclusies van de Raad van 6 oktober 1998 en 6 oktober 1999.

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 Ook op de website (http://www.cc.cec:8082/comm/environment/co2/co2_home_nl.htm) is informatie over de communautaire strategie te vinden.

¹¹ Bij de ACEA zijn de volgende Europese autofabrikanten aangesloten: BMW AG, DaimlerChrysler AG, Fiat S.p.A., Ford Europa Inc., General Motors Europe AG, Dr. Ing. H.c.F. Porsche AG, PSA Peugeot Citroën, Renault SA, Volkswagen AG en AB Volvo.

¹² COM(1998) 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(1999) 446 def.

Daarnaast zijn er "tussentijdse doelstellingen" voor de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's in 2003/2004 vastgesteld¹⁶. Deze tussentijdse doelstellingen zijn echter indicatief en vormen geen extra toezegging van de industrieverenigingen. Toch hecht de Commissie een bijzonder belang aan deze tussentijdse doelstellingen als basis om te controleren of de toezeggingen effectief zijn.

Voor de toezeggingen van de ACEA, de JAMA en de KAMA moet er een grondige, doorzichtige en eerlijke bewakingsregeling zijn. Daartoe worden ze aangevuld met het gezamenlijke bewakingsmechanisme met de industrieverenigingen en het toekomstige communautaire bewakingsstelsel¹⁷. Elk jaar worden er "gezamenlijke verslagen" opgesteld, één met elke industrievereniging, en deze worden opgenomen in de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement (zie de bijlagen).

Om de doorzichtigheid te waarborgen hebben de diensten van de Commissie en de drie verenigingen afspraken gemaakt over de vorm van het "gezamenlijke verslag". Dit betekent dat de lay-out van deze verslagen en ook de gedetailleerde basisgegevens die door de verschillende verenigingen verstrekt zijn, veel op elkaar lijken. De gegevensbronnen van de verenigingen worden als zeer betrouwbaar beschouwd en deze 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 1999 zijn:

Alle verenigingen hebben gezorgd voor een verlaging van de gemiddelde specifieke CO₂-uitstoot van hun op de EU-markt verkochte auto's. De ACEA en de JAMA hebben hierbij goede vorderingen geboekt, terwijl de KAMA achterloopt (zie tabel 1).

¹⁶ Voor ACEA 165 – 170 g CO₂/km in 2003; voor JAMA 165 – 175 g CO₂/km in 2003; voor KAMA 165 – 170 g CO₂/km in 2004.

¹⁷ 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.

¹⁸ Krachtens artikel 8 van Beschikking nr. 1753/2000/EG dient het 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	Change 95-99 (%)*
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
gasoline	188	186	183	182	180	-4.3%
diesel	176	174	172	167	161	-8.5%
all fuels (1)	185	183	180	178	174	-6.0%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Change 95-99 (%)*
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
gasoline	191	187	184	184	181	-5.2%
diesel	239	238	222	221	221	-7.5%
all fuels (1)	196	193	188	189	187	-4.6%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Change 95-99 (%)*
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
gasoline	195	197	201	198	189	-3.0%
diesel	309	274	246	248	253	-18.1%
all fuels (1)	197	199	203	202	194	-1.5%

EU-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	Change 95-99 (%)*
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
gasoline	188.6	186.4	183.8	182.5	180.3	-4.4%
diesel	178.8	177.5	175.0	171.5	165.3	-7.5%
all fuels (1)	186.4	184.4	181.8	179.6	175.9	-5.6%

(1) gasoline and diesel only, other fuels are negligible.

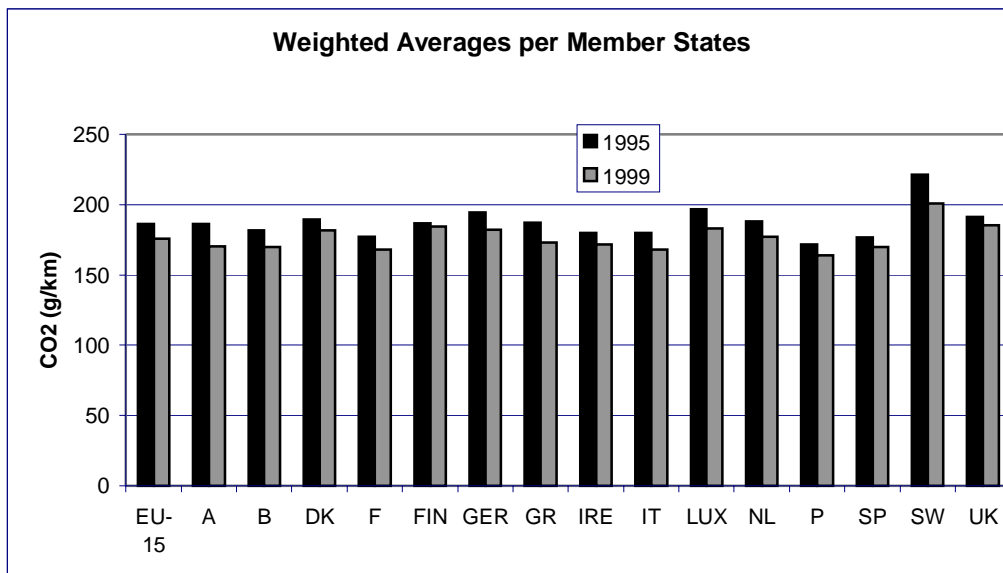
(2) New passenger cars put on the EU market by manufacturers not covered by the Commitment account for about 100 000 vehicles annually with an average specific CO2 emission of about 220 to 240 g/km. Hence, they would not influence the EU average significantly.

(*) Percentages are rounded figures.

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

Uitgaande van de veronderstelling dat het gemiddelde jaarlijkse dalingspercentage in dezelfde orde van grootte blijft liggen als in de verslagperiode, zou de ACEA aan de tussentijdse doelstelling voldoen, zou de JAMA iets hoger uitkomen en de KAMA duidelijk hoger. Van de JAMA en de KAMA kan echter de komende jaren een inhaalbeweging worden verwacht.

Ook de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's is in alle lidstaten gedaald (zie figuur 1).



Figuur 1: Gemiddelde specifieke CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's in de EU en in de lidstaten in 1995 en 1999 (gewogen gemiddeldes op basis van de door de drie verenigingen verstrekte gegevens voor diesel- en benzineauto's)

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 hele bewakingsperiode 2% per jaar zijn; momenteel haalt de ACEA gemiddeld ongeveer 1,5% per jaar, de JAMA 1,15% per jaar en de KAMA 0,4% per jaar). De prognose in de toezeggingen is echter dat de verenigingen hun dalingspercentage voor CO₂ in de loop van de tijd zullen opvoeren. Bovendien wijst de ACEA er in zijn verslag op dat de grootste baten voor de CO₂-uitstoot bij een grote product vernieuwing zullen optreden en niet halverwege de cyclus.

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 door de invoering van benzinemotoren met directe injectie, continu-variabele transmissie, "mini-auto's" en auto's voor twee brandstoffen) en op andere maatregelen. Bovendien hebben de ACEA en de JAMA personenauto's geïntroduceerd die minder dan 120 g CO₂/km uitstoten.

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

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	Change 1995-1999 (%)
gasoline share	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	-7,6%
diesel share	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	7,0%
total number of PC	10.241.651	10.811.011	11.226.009	11.935.533	12.518.260	22,2%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Change 1995-1999 (%)
gasoline share	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	-1,7%
diesel share	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	5,3%
total number of PC	1.233.975	1.342.144	1.510.818	1.666.816	1.716.048	39,1%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Change 1995-1999 (%)
gasoline share	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	-6,0%
diesel share	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	5,8%
total number of PC	169.060	236.454	275.453	373.230	463.724	174,3%

EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	Change 1995-1999 (%)
gasoline share	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	-6,5%
diesel share	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	6,2%
total number of PC	11.644.686	12.389.609	13.012.280	13.975.579	14.698.032	26,2%

Note: Totals include statistically unidentified vehicles and vehicles using 'other fuel' types; percentages do not include these vehicles.

(1) New passenger cars put on the EU market by manufacturers that are not covered by the Commitment

account for about 100 000 vehicles annually, with an average specific CO₂ emission of about 220 to 240 g/km.

As these would not influence the EU average, they are not included in the EU averages and totals.

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. Alle verenigingen hebben in hun toezegging verklaard dat zij ze het definitieve streefcijfer hoofdzakelijk door technologische ontwikkelingen en daarmee verband houdende marktwijzigingen zullen verwezenlijken¹⁹.

Ten aanzien van de vooronderstellingen op basis waarvan de toezeggingen zijn gedaan, vestigen de verenigingen de aandacht op bijvoorbeeld de brandstofkwaliteit en andere regelgeving.

19 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 verslag uitbrengen bij de Raad en het Europees Parlement over de door technische en andere maatregelen verwezenlijkte dalingen.

De auto-industrie hecht veel belang aan de beschikbaarheid van laagzwavelige brandstof om de dubbele doelstelling van een lagere CO₂- en NO_x-uitstoot te halen. Bij hun toezeggingen zijn ze 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 zijn²⁰. De Commissie merkt op dat sommige partijen veel belang hechten aan een verlaging van de huidige maxima voor het zwavelgehalte van benzine en diesel in de communautaire wetgeving. Om dit onderwerp nader te bezien heeft de Commissie een inspraakprocedure op touw gezet om de standpunten van belanghebbenden te peilen. Deze zal naar verwachting eind dit jaar en vóór de komende wijziging van Richtlijn 98/70/EG worden afgerond.

De auto-industrie (ACEA) verwacht dat de richtlijn betreffende afgedankte voertuigen nadelige gevolgen voor het brandstofrendement van auto's zal hebben, aangezien deze naar haar mening wellicht het gebruik van bepaalde lichte materialen en technologieën zal beperken en tevens een aanzienlijke belasting voor de bedrijven zal betekenen. 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 heeft speciale aandacht gevraagd 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.

III. Andere relevante maatregelen

De diensten van de Commissie evalueren bepaalde aanvullende maatregelen in verband met de meting van CO₂ en het brandstofverbruik, zoals gespecificeerd in Richtlijn 80/1268/EEG:

- (a) ten aanzien van de uitbreiding van het toepassingsgebied tot lichte bedrijfswagens (categorie N1);
- (b) op het gebied van de uitstoot van CO₂ voor andere brandstoffen (behalve LPG en aardgas, die al in de regeling voor typegoedkeuring zijn opgenomen) en andere aandrijfsystemen;
- (c) ten aanzien van de definitie van massa in Richtlijn 70/156/EEG.

IV. Conclusies

Bij de tenuitvoerlegging van de communautaire strategie ter beperking van de CO₂-uitstoot door personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement worden significante vorderingen geboekt. Twee van de drie hoofd pijlers (toezeggingen van de auto-industrie en brandstofrendement-etikettering van auto's) zijn gerealiseerd en aan de derde (fiscale maatregelen) wordt hard gewerkt. Uit het eerste pakket "gezamenlijke verslagen" blijkt dat de ACEA en de JAMA op koers liggen om de tussentijdse doelstellingen te halen. De KAMA

20 De verenigingen verwachten 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 cetanaantal van minimaal 58.

moet hier intensiever aan werken. Om de uiteindelijke doelstelling van 140 g CO₂/km te halen moeten de verenigingen alle drie hun inspanningen opvoeren, hetgeen ook in de toezeggingen is afgesproken. Uitgaande van bijgaande verslagen heeft de Commissie geen specifieke redenen om aan te nemen dat niet alle verenigingen aan hun verplichtingen zouden voldoen. 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 ontwikkeling en uitvoering van de twee pijlers, informatie aan de consument en fiscaliteit, voortzet.

BIJLAGE

- 1) Bewaking van de toezegging van de ACEA inzake de beperking van de CO₂-uitstoot door personenauto's (1995-1999), gezamenlijk verslag van de Europese vereniging van autofabrikanten en de diensten van de Commissie, definitieve versie van 10 juli 2000.
- 2) Bewaking van de toezegging van de JAMA inzake de beperking van de CO₂-uitstoot door personenauto's (1995-1999), gezamenlijk verslag van de Japanse vereniging van autofabrikanten en de diensten van de Commissie, definitieve versie van 11 juli 2000.
- 3) Bewaking van de toezegging van de KAMA inzake de beperking van de CO₂-uitstoot door personenauto's (1995-1999), gezamenlijk verslag van de Koreaanse vereniging van autofabrikanten en de diensten van de Commissie, definitieve versie van 11 juli 2000.

De bijlagen zijn alleen in het Engels beschikbaar.