

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 10.11.2010  
COM(2010) 656 definitief

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE  
AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD EN HET EUROPEES  
ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ**

**Voortgangsverslag over de tenuitvoerlegging van de communautaire geïntegreerde  
benadering ter beperking van de CO<sub>2</sub>-emissie van lichte voertuigen**

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE  
AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD EN HET EUROPEES  
ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ**

**Voortgangsverslag over de tenuitvoerlegging van de communautaire geïntegreerde  
benadering ter beperking van de CO<sub>2</sub>-emissie van lichte voertuigen**

## **1. INLEIDING**

Op 7 februari 2007 heeft de Commissie mededeling COM(2007) 19 definitief<sup>1</sup> vastgesteld. Daarin werd een brede nieuwe strategie geschetst om de uitstoot van kooldioxide van in de Europese Unie verkochte nieuwe auto's en bestelwagens omlaag te brengen. Daarna is Verordening (EG) nr. 443/2009<sup>2</sup> vastgesteld. In artikel 13 van die verordening is bepaald dat de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag moet indienen over de voortgang die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissie van lichte voertuigen te beperken.

Het voorliggende verslag bevat een eidevaluatie van de strategie van voor 2007 en een overzicht van de stand van zaken bij de uitvoering van de verschillende elementen van de strategie van 2007.

## **2. EINDEVALUATIE VAN DE STRATEGIE VAN VOOR 2007**

Vóór 2007 berustte de communautaire strategie op drie pijlers, die de Commissie in haar mededeling van 1995<sup>3</sup> had uiteengezet. De Raad en het Europees Parlement hebben zich destijds achter deze strategie geschaard<sup>4</sup>. De driepijlerstructuur maakte een combinatie van maatregelen aan zowel de vraagzijde (etikettering en belastingheffing) als de aanbodzijde (vrijwillige verbintenissen) mogelijk.

De strategie van voor 2007 was gericht op bepaalde doelen voor 2008 en 2009. De gegevens over deze jaren zijn pas onlangs beschikbaar gekomen. Blijkens de hieronder volgende statistieken en bewakingsgegevens zijn de doelen van de strategie van voor 2007 slechts gedeeltelijk gehaald. Daar werd overigens al op gerekend bij de opstelling van de nieuwe strategie van 2007.

### **Eerste pijler: vrijwillige verbintenissen van de auto-industrie**

---

<sup>1</sup> Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement - Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen  
(<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0019:EN:NOT>).

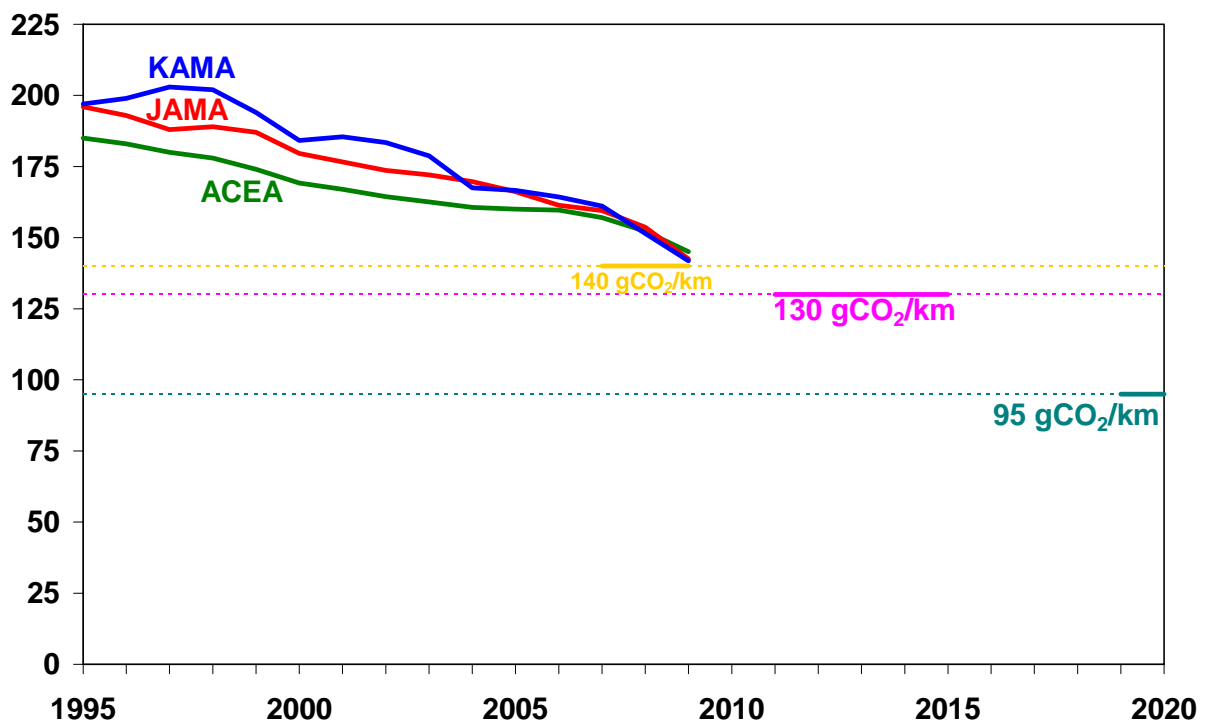
<sup>2</sup> Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, PB L 140 van 5.6.2009.

<sup>3</sup> Een communautaire strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement, COM(95) 689 definitief.

<sup>4</sup> Conclusies van de Raad van 25.6.1996 en resolutie van het Europees Parlement van 22.9.1997.

De Europese, de Japanse en de Koreaanse federatie van autofabrikanten (respectievelijk ACEA, JAMA en KAMA) hebben zich ertoe verbonden de gemiddelde emissie van nieuwe auto's terug te dringen tot 140 gCO<sub>2</sub>/km in 2008 (ACEA) dan wel in 2009 (JAMA en KAMA). Daarbij zou de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's worden gemeten volgens Richtlijn 93/116/EG van de Commissie<sup>5</sup>, op basis waarvan de doelen waren vastgesteld. Sinds de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn wijzigingen in de testprocedure doorgevoerd. Daarmee moet bij de bewaking van de verbintenissen rekening worden gehouden in de vorm van een correctie van de CO<sub>2</sub>-emissie. De correctie komt neer op een neerwaartse aanpassing van 0,7%. Deze correctiefactor is toegepast bij de beoordeling van de vooruitgang die de ACEA, JAMA en KAMA hebben geboekt<sup>6</sup>.

Grafiek 1: Ontwikkeling van de CO<sub>2</sub>-emissie van nieuwe personenauto's per federatie (gecorrigeerd voor wijzigingen in de testcyclusprocedure)



Tabel 1: Gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie van nieuwe personenauto's per federatie (gecorrigeerd voor wijzigingen in de testcyclusprocedure)

gCO <sub>2</sub> /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACEA	169,2	167,0	164,4	162,5	160,7	160,0	159,7	157,0	152,3	145,1
JAMA	179,6	176,6	173,7	172,0	169,7	166,2	161,4	159,5	153,7	142,6
KAMA	184,2	185,5	183,5	178,7	167,5	166,6	164,3	161,1	151,5	141,8

<sup>5</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0116:en:NOT>.

<sup>6</sup> Meer informatie over de correctie van 0,7% is te vinden in COM(2002) 693 definitief en COM(2004) 78 definitief.

Uit de meest recente bewakingsgegevens<sup>7</sup> blijkt inmiddels dat ACEA haar doel voor 2008 niet heeft gehaald. JAMA en KAMA hebben daarentegen met een aanzienlijke reductie van de CO<sub>2</sub>-emissie in deze periode hun doel voor 2009 vrijwel gehaald. De waargenomen verminderingen in 2009 zijn deels een gevolg van de financiële en economische crisis en de daaruit voortvloeiende veranderingen in het consumentengedrag.

### **Tweede pijler: consumenteninformatie**

Aangezien dit aspect ook deel uitmaakt van de strategie van 2007, wordt het onder 3.9 besproken.

### **Derde pijler: bevordering van de brandstofefficiëntie van auto's door fiscale maatregelen**

Aangezien dit aspect ook deel uitmaakt van de strategie van 2007, wordt het onder 3.10 besproken.

## **3. VOORTGANG BIJ DE UITVOERING VAN DE STRATEGIE VAN 2007**

De strategie van 2007 had tot doel om via een wetgevingskader voor aanbodgerichte maatregelen in de Gemeenschap uit te komen op een equivalent van 120 gCO<sub>2</sub>/km in 2012. Daarbij werd aan de volgende maatregelen gedacht:

- beperking van de gemiddelde uitstoot van nieuwe wagens tot 130 g CO<sub>2</sub>/km door verbeteringen in de motortechnologie van voertuigen;
- vaststelling van minimale brandstofefficiëntie-eisen voor klimaatregelingsystemen;
- verplichte uitrusting met nauwkeurige systemen voor bandenspanningscontrole;
- vaststelling van EU-maximumgrenzen voor de rolweerstand van banden voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen;
- gebruik van schakelindicatoren, rekening houdend met de mate waarin bestuurders dergelijke instrumenten werkelijk in het verkeer gebruiken;
- verbetering van de brandstofefficiëntie van lichte bedrijfsvoertuigen (bestelwagens) om uit te komen op 175 gCO<sub>2</sub>/km in 2012 en 160 gCO<sub>2</sub>/km in 2015;
- groter gebruik van biobrandstoffen met het oog op optimale milieuprestaties.

Naast het wetgevingskader moest de strategie van de Commissie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot verder omlaag te brengen, erop gericht zijn extra inspanningen ten aanzien van andere wegvervoermiddelen (zoals zware bedrijfsvoertuigen) aan te moedigen en de lidstaten (via een CO<sub>2</sub>-gerelateerde belastingheffing en andere fiscale stimuli, overheidsaankopen, verkeersbeheer, infrastructuur enz.) en de consument (via bewuste keuzes en verantwoord rijgedrag) aan te sporen tot actie.

In dit verband werden de volgende vraag- en gedragsgerichte elementen genoemd:

- belastingheffing;

---

<sup>7</sup> Bewakingsstelsel – de jaarverslagen over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's zijn te vinden op: [http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_monitoring.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm).

- consumenteninformatie;
- ecorijden.

### 3.1. Verwezenlijking van het EU-doel van 120 gCO<sub>2</sub>/km in 2012

Hieronder volgt een voortgangsevaluatie van de uitvoering van de strategie. Daarbij zij evenwel aangetekend dat op zich niet goed kan worden beoordeeld of het strategisch doel voor 2012 wordt gehaald. Bij de uitvoering van de strategie zijn namelijk het tijds kader en de algehele ambitie van de strategie aan wijzigingen onderhevig geweest. Zo treedt het voornaamste element van de strategie, namelijk Verordening (EG) nr. 443/2009<sup>8</sup>, pas in 2015 volledig in werking. Ook tal van aanvullende uitvoeringsmaatregelen treden doorgaans pas na 2012 in werking. Voorts is een nieuw element met een langetermijnperspectief, namelijk het doel voor 2020, opgenomen in de verordening inzake de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's en vervolgens in het voorstel voor een vergelijkbare verordening voor lichte bedrijfsvoertuigen. Vertragingen bij kortetermijnreducties mogen binnen dit langeretermijnkader worden weggewerkt. Daarom zal ondanks de vorderingen bij de uitvoering van de strategie en ondanks een verwachte verdere vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, nog voordat alle maatregelen volledig van kracht zijn geworden, het beoogde equivalent van 120 gCO<sub>2</sub>/km waarschijnlijk niet worden gehaald in 2012.

Nadere informatie over de situatie rond elk afzonderlijk element van de strategie volgt hieronder.

### 3.2. Beperking van de uitstoot van nieuwe personenauto's tot 130 gCO<sub>2</sub>/km

Deze norm is vastgelegd in Verordening (EG) nr. 443/2009. In de periode 2012-2015 moet voor alle nieuwe personenauto's (voertuigen van categorie M1) die in de EU worden geregistreerd, een gemiddelde van 130 gCO<sub>2</sub>/km worden bereikt. Door een mechanisme van geleidelijke invoering treedt de norm van 130 gCO<sub>2</sub>/km pas in 2015 volledig in werking<sup>9</sup>. Op grond van een grenswaardecurve mogen zwaardere auto's meer uitstoten dan lichtere, maar wordt het autoparkgemiddelde als zodanig vastgehouden. Dit sluit aan bij het doel van de strategie dat het wetgevingskader ervoor moet zorgen dat de reductiedoelstellingen concurrentieneutraal en sociaal rechtvaardig zijn. Voor 2020 is een tweede doel van 95 gCO<sub>2</sub>/km vastgesteld. In de strategie was dit al aangekondigd als een nader te bestuderen volgende stap. Uiterlijk in 2013 moet precies zijn bepaald op welke wijze dit doel dient te worden verwezenlijkt.

Tabel 2: Gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie van in de Europese Unie geregistreerde nieuwe personenauto's (niet gecorrigeerd voor wijzigingen in de testcyclusprocedure)<sup>10</sup>

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

<sup>8</sup> Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissie van lichte voertuigen te beperken (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0443:EN:NOT>).

<sup>9</sup> De norm van 130 gCO<sub>2</sub>/km wordt tussen 2012 en 2015 geleidelijk ingevoerd: van de nieuwe wagens moet 65% in 2012, 75% in 2013, 80% in 2014 en 100% vanaf 2015 eraan voldoen.

<sup>10</sup> De specifieke emissie van nieuwe personenauto's in deze tabel is, anders dan in tabel 1 en grafiek 1, niet gecorrigeerd omdat Verordening (EG) nr. 443/2009 voorschrijft dat cijfers moeten worden gebruikt die berusten op Verordening (EG) nr. 715/2007.

gCO <sub>2</sub> /km	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7
----------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Volgens de EU-bewakingsgegevens liggen de fabrikanten op schema om de doelen van Verordening (EG) nr. 443/2009 te halen. De gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie van nieuwe personenauto's die in 2009 in de EU27 zijn geregistreerd, bedroeg 145,7 gCO<sub>2</sub>/km. Hoewel de reductie in 2008 en 2009 waarschijnlijk deels is toe te schrijven aan de financiële en economische crisis en aan de sloopregelingen<sup>11</sup> in diverse lidstaten, is er sinds 2000 al duidelijk sprake van een dalende trend. Ook is het autopark volgens het bewakingssysteem enigszins gedownsized aangezien het gemiddelde motorvermogen en de gemiddelde voertuigmassa en motorinhoud in 2009 licht zijn teruggelopen. Dit kan mede een gevolg zijn van de invoering van de verordening inzake de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's, die fabrikanten aanmoedigt om alvast rekening te houden met de nieuwe CO<sub>2</sub>-norm.

Uit de beschikbare gegevens over de registratie van nieuwe personenauto's is op te maken dat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie van 65% van de in 2009 geregistreerde nieuwe personenauto's onder de 130 gCO<sub>2</sub>/km lag. Dit betekent dat het doel voor 2012 gemiddeld al in 2009 is gehaald. Dit geldt echter alleen voor het Europese gemiddelde. Op basis van de beschikbare gegevens van de bestaande bewakingssystemen die krachtens Beschikking (EG) 1753/2000 zijn opgezet, is geen gedetailleerde beoordeling mogelijk van de fabrikanten en de afstand die zij nog moeten overbruggen om de tussentijdse doelen te halen die in Verordening (EG) nr. 443/2009 zijn vastgesteld voor de periode 2012-2014. Meer informatie over de gegevens van 2009 is te vinden in het bewakingsverslag 2009<sup>12</sup>, waarin nader wordt ingegaan op deze aspecten.

### 3.3. Klimaatregelingssystemen

Richtlijn 2006/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 betreffende emissies van klimaatregelingsapparatuur in motorvoertuigen en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad<sup>13</sup> beoogt een terugdringing van de rechtstreekse uitstoot van bepaalde gefluoreerde broeikasgassen in verband met klimaatregelingssystemen waarmee personenauto's (categorie M1) en lichte bedrijfsvoertuigen (N1, klasse I) zijn uitgerust.

In 2011 zal de Commissie met een voorstel komen om de gevolgen van klimaatregelingssystemen in voertuigen voor het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-emissie te beperken. In 2008 heeft ter voorbereiding van het voorstel een openbare raadpleging plaatsgevonden, waarvan de resultaten op de website van de Commissie te vinden zijn<sup>14</sup>. De Commissie ontwikkelt thans een passende testprocedure voor dergelijke systemen.

<sup>11</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report\\_scraping\\_schemes\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report_scraping_schemes_en.pdf). Voor de tijdens de crisis gerealiseerde vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's is evenwel een zeer hoge prijs betaald. In een studie van IHS Global Insight over de effectiviteit van sloopregelingen voor auto's en het effect ervan op de economie, het milieu en de veiligheid is geconcludeerd dat dergelijke regelingen in hun algemene opzet van 2009 een duur emissiebeperkingsmechanisme vormen, indien emissiereductie de enige reden was om deze regelingen in te voeren, en dat als de volledige financiële nettokosten van de sloopregelingen alleen aan CO<sub>2</sub>-reductie worden toegerekend, elke bespaarde ton CO<sub>2</sub> naar schatting 1100 euro kost.

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2\\_monitoring.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm).

<sup>13</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006L0040:en:NOT>.

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index_en.htm).

### **3.4. Bandenspanningscontrolesystemen**

Een lage bandenspanning kan leiden tot een stijging van het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-emissie met 4% en tot een 45% kortere levensduur van de band en kan ongelukken veroorzaken. Door de inbouw van bandenspanningscontrolesystemen (TPMS) zullen de brandstofefficiëntie en de veiligheid toenemen.

In artikel 9 van Verordening (EG) nr. 661/2009<sup>15</sup> is bepaald dat alle voertuigen van categorie M1 (personenauto's) met TPMS moeten worden uitgerust. Alle nieuwe automodellen moeten vanaf november 2012 en alle nieuwe auto's vanaf november 2014 over dergelijke systemen beschikken. De bestuurder wordt dan gewaarschuwd wanneer de spanning van de banden in warme toestand 20% lager is dan normaal.

Op dit moment wordt met de lidstaten gesproken over een volgende stap, waarbij nog eerder een waarschuwing wordt gegeven (bijvoorbeeld al bij een 15% lagere spanning). Als daarover overeenstemming wordt bereikt, zou deze volgende fase zo'n drie jaar na de eerste fase kunnen ingaan. De potentiële CO<sub>2</sub>-besparingen zouden dan nog verder toenemen.

### **3.5. Grenswaarden voor de rolweerstand van banden van nieuwe personenauto's**

Krachtens Verordening (EG) nr. 661/2009 moeten alle nieuwe automodellen vanaf november 2013 met banden met een lage rolweerstand zijn uitgerust. Vanaf november 2014 wordt deze verplichting uitgebreid tot alle nieuwe auto's. Een tweede fase met nog strengere rolweerstandseisen gaat voor nieuwe automodellen op 1 november 2017 en voor alle nieuwe auto's op 1 november 2018 in.

De brandstofbesparingen die worden verwacht van het toegenomen gebruik van brandstofefficiënte banden en die zullen voortvloeien uit de combinatie van grenswaarden voor de rolweerstand van banden (Verordening (EG) nr. 661/2009) en de etiketteringsregeling (Verordening (EG) nr. 1222/2009, zie onder 3.9), worden geraamd op 2,4 à 6,6 Mtoe (miljoen ton olie-equivalenten) in 2020, zulks afhankelijk van de snelheid waarmee de markttransformatie zich zal voltrekken. De CO<sub>2</sub>-besparing zal dan voor alle voertuigtypen tezamen 1,5 à 4 miljoen ton per jaar bedragen.

### **3.6. Schakelindicatoren**

Overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EG) nr. 661/2009 moeten alle voertuigen van categorie M1 met een referentiemassa van maximaal 2 610 kg en voertuigen waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 worden voorzien van schakelindicatoren. Alle nieuwe automodellen moeten in 2012 en alle nieuwe auto's in 2014 over dergelijke indicatoren beschikken.

---

<sup>15</sup> Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0661:EN:NOT>).



Het technische CO<sub>2</sub>-reductiepotentieel van schakelindicatoren wordt bij een gebruikspercentage van 100% geraamd op 6%<sup>16</sup>. De werkelijke reducties zullen echter lager uitvallen en afhangen van de mate waarin bestuurders op de indicator reageren.

### 3.7. Uitkomen op 175 (160) gCO<sub>2</sub>/km voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen

Op 28 oktober 2009 heeft de Commissie een nieuw wetgevingsvoorstel vastgesteld (COM(2009) 593 definitief)<sup>17</sup> dat tot doel heeft de CO<sub>2</sub>-emissie van lichte bedrijfsvoertuigen (bestelwagens) terug te dringen. Het voorstel sluit nauw aan bij de wetgeving inzake de CO<sub>2</sub>-emissie van personenauto's en voorziet eveneens in twee stappen om de emissie terug te dringen.

Indien het voorstel wordt goedgekeurd, zal het effect van de verordening pas na 2012, dus na het streefjaar van de strategie van 2007, zichtbaar worden.

### 3.8. Groter gebruik van biobrandstoffen

Ingevolge Richtlijn 2009/28/EG<sup>18</sup> moeten de lidstaten ervoor zorgen dat het aandeel energie uit hernieuwbare bronnen in de vervoersector in 2020 10% bedraagt. Dit is een bindend streefcijfer. De richtlijn schrijft voor dat nationale actieplannen moeten worden opgesteld waarin "geraamde ketens" voor de ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen, onder meer voor de vervoersector, zijn opgenomen, en stelt parallel aan Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof<sup>19</sup>, duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen vast die levenscyclusgebaseerde minimumbroeikasgasreducties ten opzichte van benzine en diesel omvatten.

Richtlijn 98/70/EG is in 2009 herzien<sup>20</sup>. Daarbij is de eis ingevoerd dat brandstofleveranciers de broeikasgasintensiteit van energie die aan het wegvervoer wordt geleverd, in 2020 met 6% moeten terugbrengen (*Low Carbon Fuel Standard*) en aldus de bijdrage van biobrandstoffen aan de strategie van 2007 moeten optimaliseren. Het CO<sub>2</sub>-emissiereductiepotentieel van voertuigen die op biobrandstoffen lopen, wordt ook erkend in Verordening (EG) nr. 443/2009. In het kader van deze verordening mogen de opgegeven emissies van voertuigen die op een mengsel van benzine en 85% ethanol (E85) kunnen lopen, tijdelijk met 5% worden verlaagd, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, zoals de voorwaarde dat de duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen in acht moeten worden genomen.

Volgens Eurostat-gegevens is het EU27-aandeel van biobrandstoffen in het totale eindverbruik van benzine en diesel in de vervoersector opgelopen van 2,6% in 2007 naar 3,5% in 2008 (10,1 Mtoe). Biodiesel was goed voor 81% van het totale verbruik van biobrandstoffen, tegen 18% voor ETBE en ethanol. Vanwege de broeikasgasemissie die voortvloeit uit indirecte veranderingen in landgebruik, heerst nog enige onzekerheid over de

---

<sup>16</sup> TNO-raming, geciteerd in het ACEA-standpunt zoals ingenomen tijdens de openbare raadpleging over schakelindicatoren.

<sup>17</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009PC0593:EN:NOT>.

<sup>18</sup> Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG

(<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0028:EN:NOT>).

<sup>19</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0070:EN:NOT>.

<sup>20</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:01998L0070-20090625:EN:NOT>.

werkelijke broeikasgasreducties die biobrandstoffen opleveren waarbij land wordt gebruikt. Als deze emissie niet wordt meegerekend, dan leverden de in 2007 op de markt gebrachte en verbruikte biobrandstoffen volgens de berekeningen een netto broeikasgasreductie in de EU op van 14,0 miljoen ton CO<sub>2</sub>-equivalenten<sup>21</sup>. De Commissie werkt momenteel aan een onderzoek naar de gevolgen van indirecte veranderingen in landgebruik voor de broeikasgasemissie<sup>22</sup>. Daarna volgen nog een verslag over deze kwestie en eventueel een wetgevingsvoorstel.

### 3.9. Consumenteninformatie

Richtlijn 1999/94/EG heeft tot doel ervoor te zorgen dat consumenten kunnen beschikken over informatie over het brandstofrendement van alle nieuwe personenauto's die in de Gemeenschap te koop of voor leasing worden aangeboden, zodat zij met kennis van zaken hun keuze kunnen maken.

Daartoe moeten deze auto's op het verkooppunt worden voorzien van een etiket. Daarop staan de officiële gegevens over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot vermeld. Elk jaar wordt een gids over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot uitgebracht. Al het reclamemateriaal moet de officiële gegevens over het brandstofrendement en de CO<sub>2</sub>-emissie van het desbetreffende automodel bevatten. Daarnaast onderhouden de overheidsinstanties of andere organisaties in een aantal lidstaten een website waarop het officiële brandstofverbruik en de officiële CO<sub>2</sub>-emissie worden vermeld van nieuwe automodellen die op de nationale markt worden aangeboden, waarbij vaak ook de mogelijkheid wordt geboden om de verschillende modellen onderling te vergelijken of te bepalen welke voertuigen in een bepaalde klasse het beste scoren.

In een aantal lidstaten zijn de etiketten gekoppeld aan de op CO<sub>2</sub> gebaseerde heffing van belasting op voertuigen en worden de brandstofkosten vermeld. Ook bevatten de etiketten in de lidstaten steeds vaker een kleurcodering die een beter inzicht verschaft in de prestaties van een auto. Voorts wordt in een aantal landen extra informatie verstrekt over de gebruikskosten van een auto en de bijbehorende voertuigbelasting<sup>23</sup>.

De richtlijn wordt beschouwd als een nuttig bewustmakingsinstrument dat de fabrikanten kan helpen brandstofefficiëntere auto's af te zetten. Niettemin is het moeilijk om een objectief beeld te krijgen van de rechtstreekse gevolgen ervan. Er is dan ook een herziening van de richtlijn gepland. Het doel ervan is de effectiviteit van de regeling te vergroten door met name de leesbaarheid en begrijpelijkheid van de instrumenten van de richtlijn te verbeteren en ervoor te zorgen dat de verplichte informatie gemakkelijker en op ruimere schaal te verkrijgen is.

Om de bewustwording van de consument te verbeteren, zijn in een aantal lidstaten vrijwillige gedragscodes of richtsnoeren voor het gebruik van milieuclaims in autoreclame ingevoerd. Deze initiatieven worden doorgaans gecoördineerd door consumentenorganisaties of door reclameverenigingen en moeten ervoor zorgen dat reclamemateriaal in overeenstemming is met de nationale en de EU-wetgeving.

---

<sup>21</sup> COM(2009) 192 definitief.

<sup>22</sup> Deelnemen aan de openbare raadpleging kan via:  
[http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010\\_10\\_31\\_iluc\\_and\\_biofuels\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010_10_31_iluc_and_biofuels_en.htm).

<sup>23</sup> <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies/download.do?language=fr&file=31259>.

Met een etiketteringsregeling voor banden, die overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1222/2009<sup>24</sup> in 2012 in werking zal treden, wordt op het gebied van de consumenteninformatie een verdere stap gezet. De brandstofefficiëntie (rolweerstand), de rolgeluidemissie en de grip op een nat wegdek van banden zullen dan namelijk met een klasse (A t/m G) worden aangeduid. De consument moet daardoor worden gestimuleerd om banden te kopen die aan eisen voldoen die zelfs verder gaan dan wettelijk is voorgeschreven.

De brandstofbesparingen die worden verwacht van het toegenomen gebruik van brandstofefficiënte banden en die zullen voortvloeien uit de combinatie van grenswaarden voor de rolweerstand van banden (Verordening (EG) nr. 661/2009, zie onder 3.5) en de etiketteringsregeling (Verordening (EG) nr. 1222/2009), worden geraamd op 2,4 à 6,6 Mtoe (miljoen ton olie-equivalenten) in 2020, zulks afhankelijk van de snelheid waarmee de markttransformatie zich zal voltrekken. De CO<sub>2</sub>-besparing zal dan voor alle voertuigtypen tezamen 1,5 à 4 miljoen ton per jaar bedragen.

### 3.10. Belastingheffing

In 2005 heeft de Commissie een voorstel voor een richtlijn<sup>25</sup> ingediend op grond waarvan de lidstaten hun belastingheffingsregeling voor personenauto's zouden moeten herstructureren. Onder meer zou met het oog op de bevordering van de duurzaamheid de belastinggrondslag voor zowel de registratiebelasting als de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting in de lidstaten die dergelijke belastingen heffen, zodanig moeten worden aangepast dat daarin elementen worden opgenomen die rechtstreeks verband houden met de CO<sub>2</sub>-emissie van personenauto's. Het voorstel beoogt alleen de invoering van een EU-structuur voor belastingen op personenauto's en dus geen belastingharmonisatie of verplichte invoering van nieuwe belastingen in de lidstaten. Hoewel het voorstel nog niet is aangenomen, heeft intussen al meer dan de helft van alle lidstaten hun regeling voor de heffing van belasting op auto's aangepast en daarin een CO<sub>2</sub>-element opgenomen<sup>26</sup>.

In 2007 heeft de Commissie een wijziging van de energiebelastingrichtlijn<sup>27</sup> voorgesteld om verstoringen als gevolg van de heffing van belasting op brandstoffen in de EU te beperken en de belastingtarieven voor benzine en diesel onderling nauwer aan te passen. Het zogeheten "voorstel commerciële diesel" heeft betrekking op de heffing van belasting op het brandstofverbruik in zowel het particuliere als het commerciële vervoer en heeft tot doel verstoringen in de interne vervoermarkt te beperken. Vervoerders die internationaal actief zijn of dichtbij een land met een laag belastingtarief gevestigd zijn, profiteren namelijk van de grote verschillen tussen de nationale accijnstarieven voor diesel door te tanken in de lidstaten met de laagste belastingen. Daarbij wordt soms omgereden (tanktoerisme). Dit is schadelijk voor het milieu. Derhalve is het voorstel van de Commissie erop gericht deze verschillen te verkleinen en daarmee de milieuschade te beperken. Wat het particuliere verbruik betreft, bevat het voorstel het uitgangspunt dat niet-commerciële diesel en ongelode benzine in principe op hetzelfde niveau en ten minste even zwaar worden belast als commerciële diesel.

---

<sup>24</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R1222:EN:NOT>.

<sup>25</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0261:EN:NOT>.

<sup>26</sup> Zie daarvoor de publicatie over de belastingheffingstrends in de Europese Unie: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_structures/2010/2010\\_full\\_text\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2010/2010_full_text_en.pdf). Zie ook de ACEA-belastinggids:

[http://www.acea.be/index.php/news/news\\_detail/acea\\_tax\\_guide\\_2010/](http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/acea_tax_guide_2010/).

<sup>27</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007PC0052:EN:NOT>.

Op basis van de effectbeoordelingen en flankerende studies zouden beide voorstellen leiden tot een beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's omdat ze effect sorteren op de gebruikskosten van een voertuig en daardoor op de consumentenkeuze en het consumentengedrag. De voorstellen zijn echter nog niet aangenomen.

De Commissie overweegt momenteel om de energiebelastingrichtlijn<sup>28</sup> in het kader van de Europa 2020-strategie te herzien en nauwer af te stemmen op de EU-doelen om klimaatverandering tegen te gaan en de duurzaamheid en een efficiënte omgang met hulpbronnen te bevorderen.

In 2009 heeft de Commissie een externe studie over de heffing van belasting op bedrijfsauto's (auto's van de zaak) gefinancierd<sup>29</sup>. Dergelijke auto's zijn goed voor ruwweg 50% van de verkoop van nieuwe personenauto's in de EU. Volgens de studie neemt de CO<sub>2</sub>-uitstoot nogal fors toe door de prikkels om brandstof te tanken en grotere auto's te kopen. Het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-emissie zouden daardoor met naar schatting 4 à 8% stijgen. In de studie wordt geconcludeerd dat het doel om de CO<sub>2</sub>-emissie van personenauto's en het wegvervoer te beperken, wordt doorkruist door de nationale belastingheffingsregelingen voor bedrijfsauto's.

### 3.11. Ecorijden

In 2009 heeft de Commissie een externe studie over de gevolgen van informatie- en communicatietechnologieën voor de energie-efficiëntie in het wegvervoer gefinancierd<sup>30</sup>. Daarin is een raming gemaakt van de mogelijke brandstofbesparingen via ICT-systemen. In de studie zijn drie verschillende systemen (eco-oplossingen, verkeersbeheeroplossingen en geavanceerde ondersteuningssystemen voor de bestuurder) onderzocht op de gevolgen ervan voor de CO<sub>2</sub>-reductie. Gebleken is dat een sterker op ICT gebaseerd ecorijden een energiebesparing van maximaal 15% kan opleveren, wanneer de bestuurder kan beschikken over real-time-informatie over het brandstofverbruik, over de efficiëntie van het energieverbruik en over de juiste versnelling in combinatie met extra kaartinformatie vooraf over bijvoorbeeld de weghelling, de bochten en wegkenmerken zoals snelheidsbeperkingen en stopborden. In de praktijk blijft het de vraag of de bestuurder concreet iets doet met de informatie. Daarom blijft er grote onzekerheid bestaan over de werkelijke CO<sub>2</sub>-besparingen. De oplossing zou kunnen liggen in systemen die er automatisch voor zorgen dat brandstofefficiënt wordt gereden. Andere veelbelovende systemen zijn rekeningrijden, platooning en geavanceerde cruisecontrol.

Aangenomen mag worden dat een gerichte opleiding van de bestuurder in brandstofefficiënt rijden (ecorijden) een gunstig effect zal sorteren op de CO<sub>2</sub>-emissiereductie bij bestaande voertuigen, maar de onzekerheid over het concrete rijgedrag van de bestuurder na de opleiding blijft een belangrijk probleem. Verwacht wordt dat het emissiereductie-effect van brandstofefficiënte rijstijlen en -patronen op langere termijn beperkt zal blijven vanwege de inzet van nieuwe, geavanceerde voertuigtechnologieën, die tot steeds sterker geautomatiseerde ecorijdsystemen zullen leiden en de potentiële voordelen van operationele

---

<sup>28</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0096:EN:NOT>.

<sup>29</sup> Company car taxation: Subsidies, Welfare and Environment ([http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_papers/taxation\\_paper\\_22\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf)).

<sup>30</sup> [http://ec.europa.eu/information\\_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy\\_eff\\_study\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy_eff_study_final.pdf)

maatregelen deels teniet zullen doen. Zo kan bij de huidige generatie hybride voertuigen al automatisch worden geschakeld, remenergie worden teruggewonnen en onnodig stationair draaien worden voorkomen en zullen bandenspanningscontrolesystemen, die de bestuurder automatisch waarschuwen wanneer de banden moeten worden opgepompt, in de toekomst verplicht worden.

#### 4. CONCLUSIES

De in COM(2007) 19 definitief uiteengezette strategie was erop gericht het communautaire doel van 120 gCO<sub>2</sub>/km via een wetgevingskader in 2012 te realiseren. Hoewel de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's duidelijk is teruggelopen, met name in 2008 en 2009, zal het doel van de strategie voor 2012 waarschijnlijk niet worden gehaald. De reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2009 is deels toe te schrijven aan de economische crisis, maar ook aan de inzet van nieuwe technologieën door de voertuigfabrikanten. Het staat niet vast dat de sterke daling van vorig jaar zal doorzetten wanneer de economie weer aantrekt.

Voorts hebben het Europees Parlement en de Raad, zoals in 3.1 vermeld, het tijds kader van de strategie tijdens het medebeslissingsproces voor de vaststelling van Verordening (EG) nr. 443/2009 gewijzigd door de datum van volledige inwerkingtreding van de verordening te verschuiven naar 2015 en een doel voor 2020 in de verordening op te nemen. Ook voor andere uitvoeringsmaatregelen voor de strategie is een tijdshorizon vastgesteld die verder reikt dan 2012.

De Commissie verwacht dat de doelen voor 2012-2015, zoals vermeld in Verordening (EG) nr. 443/2009, worden gehaald en dat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie van de nieuwe lichte voertuigen dankzij de in de strategie aangekondigde regelgevingsmaatregelen in 2015 fors zal zijn gedaald.

Kortom, ondanks de geringe kans dat het met de strategie en haar uitvoeringsmaatregelen beoogde doel voor 2012 wordt gehaald, hebben deze een belangrijke rol gespeeld bij de terugdringing van de CO<sub>2</sub>-emissie van lichte voertuigen.

Tabel 3: Vorderingen bij de uitvoering van de strategie om de CO<sub>2</sub>-emissie van lichte voertuigen terug te dringen

Beperking van de uitstoot van nieuwe personenauto's tot 130 gCO <sub>2</sub> /km	✓
Efficiëntie-eisen voor klimaatregelingsystemen	In uitvoering
Uitrusting met nauwkeurige systemen voor bandenspanningscontrole	✓
Grenswaarden voor de rolweerstand van banden	✓
Schakelindicatoren	✓
Uitkomen op 175 (160) gCO <sub>2</sub> /km voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen	In uitvoering
Groter gebruik van biobrandstoffen	✓

Belastingheffing	Beperkte vorderingen
Consumenteninformatie	Beperkte vorderingen
Ecorijden	Beperkte vorderingen

## 5. VOLGENDE STAPPEN

### 5.1. ACTIE OP MIDDELLANGE TERMIJN

De strategie voor schone en energie-efficiënte voertuigen<sup>31</sup> moet de ontwikkeling en het gebruik van schone en energie-efficiënte ("groene") voertuigen stimuleren. Alle toekomstige wetgevingsvoorstellen om de CO<sub>2</sub>-emissie van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen terug te dringen, moeten berusten op het uitgangspunt dat elke reductie meetbaar, controleerbaar en kwantificeerbaar moet zijn.

Tot de concrete acties die de Commissie in het kader van de strategie heeft gepland voor de periode 2010-2020, behoort een evaluatie van de wijze waarop het in de autoverordening vastgestelde doel van 95 gCO<sub>2</sub>/km in 2020 en eventueel het langetermijndoel zoals voorgesteld in de ontwerp-verordening inzake de CO<sub>2</sub>-uitstoot van lichte bedrijfsvoertuigen, concreet kunnen worden bereikt. Daarnaast wil de Commissie een voorstel doen voor een nieuwe testcyclus, waarin nauwkeuriger rekening wordt gehouden met de rijomstandigheden in de praktijk en met de CO<sub>2</sub>-emissie en het brandstofverbruik die daarmee gepaard gaan.

Ook wil de Commissie kijken naar de mogelijkheid om de CO<sub>2</sub>-emissie van zware bedrijfsvoertuigen te meten en te certificeren. Indien over dergelijke methoden overeenstemming wordt bereikt en deze worden goedgekeurd, zal zij gaan nadenken over de invoering van efficiëntienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.

Voorts zal de Commissie haar levenscyclusanalyse van het energieverbruik van voertuigen verder uitwerken. Zij zal nagaan of deze "well-to-wheel"-aanpak kan worden geïntegreerd in langetermijndoelen voor voertuigen.

### 5.2. LANGETERMIJNPERSPECTIEF

Bij de voorbereidende werkzaamheden van de Commissie om de economie op langere termijn koolstofvrij te maken, is gebleken dat de binnenlandse CO<sub>2</sub>-uitstoot van de EU-economie in 2050 zo'n 70% lager dient uit te vallen dan in 1990 om het 2°C-doel te halen<sup>32</sup>. De vervoersector zal in dit verband een forse bijdrage moeten leveren. De uitstoot van broeikasgassen in het wegvervoer is sinds 1990 zelfs met 26% gestegen.

De EU moet efficiënter omgaan met hulpbronnen, haar energievoorzieningszekerheid verbeteren, de luchtverontreiniging verminderen en een voortrekkersrol blijven spelen in de bestrijding van klimaatverandering. Ondanks de technologische verbeteringen stijgt de CO<sub>2</sub>-

<sup>31</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index_en.htm).

<sup>32</sup> COM(2010) 265 definitief (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0265:FIN:NL:PDF>).

uitstoot in het vervoer gestaag. Het wegvervoer verdient in dit verband bijzondere aandacht. Er zullen grotere inspanningen nodig zijn om duurzaam vervoer te realiseren. De in het onderhavige verslag besproken strategie is in de eerste plaats gericht op voertuigen die op de markt worden gebracht, maar de wijze waarop ze vervolgens worden gebruikt, vormt ook een belangrijk aspect.

De wetgevingsmaatregelen om de strategie uit te voeren, hebben door de invoering van een langetermijndoel voor 2020 een bredere tijdshorizon gekregen. Zo'n langetermijnperspectief is noodzakelijk vanwege de omvang van de vereiste emissiereductie en vanwege de planningstermijnen voor de industrie. De industrie kan zich dan voorbereiden op de volgende stappen in de CO<sub>2</sub>-reductie. Om die reden heeft de Commissie in haar voorstel voor een verordening inzake de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor lichte bedrijfsvoertuigen een vergelijkbaar doel opgenomen.

Om de automobielsector meer zekerheid bij de planning te bieden en ervoor te zorgen dat de daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van lichte voertuigen doorzet, overweegt de Commissie om op basis van een grondige effectbeoordeling ook een voorstel doen voor een emissiedoel voor personenauto's voor 2025. De Commissie zal in dit verband onder meer bekijken of het haalbaar is om in 2025 uit te komen op 70 gCO<sub>2</sub>/km, zoals bepleit in de Resolutie van het Europees Parlement van 24 oktober 2007 over de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen (P6-TA(2007)0469)<sup>33</sup>. Ook voor lichte bedrijfsvoertuigen zullen verdere reductiestappen worden overwogen. Bij de bestudering van langetermijndoelen voor na 2020 zal rekening moeten worden gehouden met de mogelijke marktpenetratie van alternatieve energie, en met name elektriciteit.

---

<sup>33</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0469+0+DOC+XML+V0//NL>.