

# Driving climate change

How the car industry is lobbying  
to undermine EU fuel efficiency legislation

Samenvatting 2008

GREENPEACE

greenpeace.org



## samenvatting

**Komende herfst zullen het Europees Parlement en de Europese Ministerraad zich normaal gesproken finaal uitspreken over normen voor brandstofefficiëntie en CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's. Wanneer de Europese Unie geen ambitieuze regelgeving installeert riskeert ze haar eigen reductiedoelstellingen van broeikasgassen voor 2020 te mislopen.**

De emissies van de transportsector, nu al verantwoordelijk voor 22% van de Europese CO<sub>2</sub>-uitstoot, blijven stijgen. Auto's zijn verantwoordelijk voor een groot deel daarvan.<sup>1</sup> Een strenge regelgeving is essentieel om grotere inspanningen op het vlak van brandstofefficiëntie en CO<sub>2</sub>-uitstoot aan te moedigen.

Toch heeft de EU de autoindustrie steeds opnieuw toegelaten haar inspanningen in deze fundamenteel af te zwakken. Onderzoek toont nochtans aan dat er absoluut geen technologische of markt-gerelateerde limieten zijn om CO<sub>2</sub>-reductie doelstellingen te behalen<sup>2,3</sup>. Toch heeft de industrie ervoor gekozen om technologische vooruitgang te gebruiken om alsmaar grotere, krachtigere en meer vervuilende auto's te bouwen. Het gebrek aan een wetgevend kader voor brandstofefficiëntie zette hiervoor de deur wijd open.

Pogingen om regelgeving te ondermijnen werden geleid door de Duitse autoindustrie, de meest effectieve en invloedrijke autolobby in Europa. De autolobby-campagne werd gesteund door hooggeplaatste politieke vrienden. Veel politici worden misleid en delen de foute visie dat wat de autoindustrie zegt wat goed voor haar is, ook goed is voor de EU.

Twee rapporten die onder impuls van autolobby-gezinde Europarlementsleden in het Europees Parlement de revue passeerden proberen zowel CO<sub>2</sub>-doelstellingen als de deadlines om die te behalen af te zwakken. Eén van deze rapporten werd geschreven door het Duitse liberaal Europarlementslid Jorgo Chatzimarkakis, die publiekelijk al aankondigde dat "we de voorstellen van de Commissie zullen ontmantelen".<sup>4</sup>

De autoconstructeurs hebben ook de oorspronkelijke deadline voor het behalen van CO<sub>2</sub>-reductie doelstellingen doen opschuiven van 2005 (aangekondigd in 1995) tot 2012. Nu lobbyt de industrie voor opnieuw een uitstel van drie jaar – ze vragen een doelstelling voor 2015.<sup>5</sup> Dit zou de tijdsspanne die oorspronkelijk werd voorzien door de EU voor deze cruciale emissiereducties verdubbelen.

De autolobby had ook succes in: het afzwakken van voorgestelde doelstellingen; het afleiden van verantwoordelijkheid weg van autoconstructeurs; het intern verdelen van de Europese Commissie, voornl. het Directoraat-Generaal (DG) Milieu en DG Ondernemingen en Industrie. Simultaan is er de agressieve marketing van 'eco-modellen' of 'eco-versies' van traditionele modellen als rookgordijn voor het verder blijven bouwen van alsmaar zwaardere en krachtigere auto's.

**Als de EU het serieus meent met het aanpakken van de klimaatverandering, moet het zich sterk opstellen tegenover de autolobby tijdens de cruciale stemmingen komende herfst.**

Mits sterk leiderschap kunnen EU-politici de machtsbalans nog keren en de effectiviteit van de voorgestelde regelgeving nog verbeteren.

**Er kan geen sprake meer zijn van nieuw uitstel, van politieke deals waar de autoindustrie wint en het klimaat verliest.**

### Tactieken van de autolobby

In Europa heeft de lobby-organisatie van de autoindustrie, de European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), meermaals geprobeerd om de nood aan regelgeving inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot te **ontkennen**. Snel na haar oprichting in 1991 kondigde ACEA een preventief vrijwillig akkoord aan om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's met 10% te verminderen tussen 1993 en 2005.<sup>6</sup> Dit was haar eerste poging om te anticiperen op de plannen van de EU om een bindende regelgeving te installeren die de CO<sub>2</sub>-emissies voor 2000 moest stabiliseren op het niveau van 1990. Europese vrijwillige akkoorden met de autoindustrie moesten de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot bij nieuwe auto's terugbrengen tot 140g CO<sub>2</sub>/km tegen 2008. Maar in 2006 was de gemiddelde uitstoot nog steeds op 160g CO<sub>2</sub>/km.<sup>7</sup> De gemiddelde uitstoot van de Duitse constructeurs was zelfs met 0,6% gestegen in dat jaar.<sup>8</sup> Het was duidelijk dat ACEA haar vrijwillige doelstelling onmogelijk kon halen.

ACEA heeft ook consistent geprobeerd elke regelgeving **uit te stellen**. In 1995 kondigde de Europese Commissie officieel een doelstelling aan voor de gemiddelde uitstoot bij nieuwe auto's van 120g CO<sub>2</sub>/km tegen 2005.<sup>9</sup> Een jaar later slaagde de autolobby erin om deze deadline uit te stellen. De deadline was nu "in geen geval na 2010."<sup>10</sup> Toch schoof de deadline in 1998 opnieuw op naar 2012.<sup>11</sup> De industrie, gesteund door vice-president van de Commissie en hoofd van DG Ondernemingen Günter Verheugen, lobbyt vandaag opnieuw voor een verder uitstel naar 2015.<sup>12</sup>

In mei 2006 schreef ACEA aan de Commissie dat "het ongepast is op dit moment een regelgeving inzake CO<sub>2</sub>-emissies voor te stellen".<sup>13</sup>

De autolobby heeft ook getracht het politieke EU-debat te **domineren**. ACEA heeft gestreden voor de "Geïntegreerde Aanpak" sinds 1991, het geboortjaar van de organisatie. De "Geïntegreerde Aanpak" eist van andere stakeholders zoals chauffeurs en publieke autoriteiten om ook hun verantwoordelijkheid op te nemen inzake brandstofefficiëntie. Uiteraard moeten alle actoren inspanningen leveren, maar die moeten bovenop een regelgeving komen inzake brandstofefficiëntie en CO<sub>2</sub>-uitstoot voor autoconstructeurs. De autoindustrie heeft deze "Geïntegreerde Aanpak" gebruikt als een tactiek om verantwoordelijkheid af te leiden van haar eigen actie inzake brandstofefficiëntie en om verder te gaan met het bouwen van energieverslindende auto's.

ACEA domineerde ook de Commissie's 'high-level group' CARS 21. De bevindingen van dit comité, eigenlijk opgezet om zich uit te spreken over competitiviteit-gerelateerde onderwerpen, worden door de autolobby gebruikt om een beleid inzake energie-efficiëntie en CO<sub>2</sub>-emissies te formuleren. Eén van ACEA's grootste successen met CARS 21 is de integratie van de "Geïntegreerde Aanpak" als quasi-officieel beleid van de Commissie.

BUREAU DE LA 101 256 WETSTRAAT 200  
B-1045 BRUSSEL  
TEL: 02/256 11 00 - FAX: 02/256 18 27  
Brussel, den 20-04-2007  
Kabinet/NB/fv - D(2007)220



## Wat heeft de autolobby bereikt?

Het falen van de autoindustrie om haar vrijwillige doelstellingen te behalen en een verhoogd politiek bewustzijn inzake klimaatverandering, zorgde ervoor dat de Europese Commissie in februari 2007 de noodzaak van een bindende regelgeving aankondigde.

Maar tegen het moment waarop de Commissie haar voorstel tot regelgeving publiceerde in december 2007, had de autolobby opnieuw succesvol het ambitie-niveau zodanig afgezwakt dat het voorstel:

- **er niet in slaagt een ambitieuze doelstelling vast te leggen** op korte termijn. 130g CO<sub>2</sub>/km tegen 2012 betekent opnieuw een afzwakking van de oorspronkelijke EU-doelstelling van 120g/km, voor het eerst voorgesteld in 1995. In 2006 bedroeg de gemiddelde uitstoot bij nieuwe auto's nog steeds 160g/km;
- **geen reductiedoelstellingen voor na 2012** naar voor schuift. Europa's klimaatdoelstellingen reiken nochtans allemaal tot 2020. Als de EU het serieus meent om deze te bereiken en om de stijging van emissies van het wegverkeer te stoppen, moet ze verzekeren dat autoconstructeurs ook na 2012 emissies blijven verminderen;
- **de verantwoordelijkheid voor het terugdringen van CO<sub>2</sub>-emissies afleid van de autoconstructeurs** via de "Geïntegreerde Aanpak";
- **de waaier aan mogelijkheden voor verbeteringen in efficiëntie beperkt** door de emissie-reducties te baseren op het gewicht van een auto, en niet op zijn grootte (grondoppervlakte of "voetafdruk"). Gewichtstoename is nochtans een belangrijke factor (geweest) in het falen van radicale emissiereducties door autoconstructeurs;
- **doelstellingen baseert op vlootgemiddeldes**. Dit laat autoconstructeurs vrij om verder te gaan met het bouwen van auto's met een hoge uitstoot, omdat ze die emissies kunnen "compenseren" met kleinere en zuinigere modellen;
- **te lage boetes vooropstelt** voor autoconstructeurs die de doelstelling niet halen en die pas volledig van kracht worden in 2015. Om effectief te zijn moeten de boetes de geschatte "kosten voor naleving" overschrijden en onmiddellijk volledig van kracht zijn bij het ingaan van de regelgeving in 2012;
- **uitzonderingen voorziet voor autoconstructeurs die jaarlijks minder dan 10.000 auto's produceren**. Hierdoor ontsnappen enkele van de meest energieverslindende auto's aan de regelgeving.

## De Duitsers winnen de "industrie-oorlog"

Nochtans zijn niet alle toegevingen van de Commissie in het voordeel van alle autoconstructeurs. De belangen van de Duitse industrie zijn gefocust op 'premium' auto's. Een beduidend verschil met de Franse en Italiaanse constructeurs, die gespecialiseerd zijn in massaproductie van kleinere en lichtere auto's.

Wanneer de Commissie haar herziening van strategie publiceerde in februari 2007 verklaarde de CEO van Porsche, Wendelin Wiedeking, dat "dit een Europese industrie-oorlog is. Het zijn de Fransen en Italianen tegen de Duitsers."<sup>14</sup>

Een industrie-oorlog die de Duitsers blijven winnen – gretig geholpen door steun van top-politici waaronder Duits bondskanselier Angela Merkel en Europees Commissaris Günter Verheugen.

De Duitse positie is dominant geweest bij de twee meest gevoelige onderwerpen; het gewicht in tegenstelling tot "voetafdruk" (grootte van een auto) als parameter om CO<sub>2</sub>-reducties vast te leggen; en de zogeheten "helling van de curve", de lijn in een grafiek die het gemiddelde gewicht (zoals nu in het Commissievoorstel) van een vloot en CO<sub>2</sub>-emissies meet. Hoe steiler de curve, hoe minder inspanningen om CO<sub>2</sub> te reduceren vereist zijn van (constructeurs van) zwaardere auto's.

Frankrijk en Italië wilden voetafdruk (footprint) als parameter, en een lage curve (20-30% helling maximum). Duitsland wilde gewicht en een steile curve van 80-85%. De Commissie kwam in haar voorstel tot regelgeving met een 60% curve, voordelig voor de Duitse industrie.<sup>15</sup> Ze schoof ook gewicht naar voor als parameter.

Zoals ook de Franse Milieuminister, Jean-Louis Borloo, zei in een reactie op Duitse commentaren over de boetes "is het moeilijk vast te houden aan het feit dat de zwaarste en meest krachtige auto's een internationaal recht hebben om meer uit te stoten dan anderen".<sup>16</sup>

## Holt de autolobby de realiteit achterna?

Terwijl ze er alles aan doen om regelgeving inzake brandstofefficiëntie te ondermijnen, lanceerde de autoindustrie ook een massaal greenwash-offensief. Ze verstopt zich achter dit rookgordijn om gewoon verder te gaan met het bouwen van alsmaar grotere en krachtigere auto's.

Maar klimaatverandering, uit de pan rijzende olieprijsen en de financiële kredietcrisis veranderen de economische spelregels. Zowel in Europa als in de V.S keert de consument zich naar rationelere autokeuzes. Groeimarkten als Azië en Zuid-Amerika vragen een groeiend aantal kleine, sobere en zuinige auto's.<sup>17</sup> Zoals ook The Economist zich afvraagt, "Duitsland produceert zowat de snelste en meest luxueuze auto's ter wereld, maar is dat ondertussen achterhaald?"<sup>18</sup>

## Het is niet te laat

Veel te lang hebben politici van Europese lidstaten toegegeven aan de autolobby, vooral in Duitsland. Als zij nu opnieuw falen om voet bij stuk te houden, riskeert de EU haar doelstellingen voor broeikasgas-reducties tegen 2020 geheel te mislopen.

Het is echter nog niet te laat. Europarlementsleden en Europese Ministers hebben nog steeds de kans om het leiderschap inzake klimaatverandering dat ze claimen ook echt te tonen. Deze herfst kunnen zij zich verzetten tegen de voorbijgestreefde praktijken die nog steeds door de autolobby en haar misleide politieke vrienden worden gepromoot.

Om ook effectief en significant de CO<sub>2</sub>-emissies van auto's naar beneden te halen, moet de Europese regelgeving:

- een bindende reductie-doelstelling bevatten om de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot bij nieuwe auto's terug te brengen tot 120g CO<sub>2</sub>/km in 2012 en tot 80g CO<sub>2</sub>/km in 2020;
- constructeurs stimuleren om auto's lichter te bouwen door de voetafdruk en niet gewicht als parameter te gebruiken;
- gemiddelde vlootlimieten opleggen per constructeur en niet-naleving effectief ontmoedigen door een minimumboete in te voeren van 150€ per gram over de limiet per verkochte auto;
- CO<sub>2</sub>-limieten voor elke auto opleggen, die auto's met een erg hoge uitstoot op termijn van de markt weren.



**1991:** ACEA kondigt aan dat het bereid is CO<sub>2</sub>-emissies van auto's met 10% te verminderen tussen 1993 en 2005 in het kader van een vrijwillig akkoord.



**1995:** De Europese Commissie kondigt formeel een doelstelling aan voor gemiddelde uitstoot bij nieuwe auto's van 120g CO<sub>2</sub>/km tegen 2005.



**1996:** De autolobby slaagt erin de door de Commissie voorgestelde deadline van 2005 op te schuiven naar "niet later dan 2010".



**1998:** In een nieuw vrijwillig akkoord kwamen de Europese Commissie en de autoindustrie tot het vastleggen van een tussendoelstelling om CO<sub>2</sub>-emissies van auto's met 25% te verlagen tegen 2008, naar een gemiddelde bij nieuwe auto's van 140g CO<sub>2</sub>/km in 2008.



**April 2004:** ACEA roept de Commissie op om een "breder gamma aan factoren" in overweging te nemen bij het instellen van nieuwe reductiedoelstellingen na 2008. Ze beginnen actief bij de Commissie te lobbyen voor de "Geïntegreerde Aanpak", die de verantwoordelijkheid afleidt naar andere actoren dan de autoindustrie.



**Januari 2005:** ACEA's toenmalig voorzitter, Bernd Pischetsrieder en het hoofd van de Directoraat-Generaal Ondernemingen Günter Verheugen zetten samen een 'high-level' werkgroep op met de naam CARS 21. De voornaamste opdracht van die groep is "een boost te geven aan de competitiviteit van de Europese autoindustrie".



**Februari 2006:** briefing nota's van Verheugen onthullen de Commissies' "strategie in de toekomst gebaseerd zal zijn op een geïntegreerde aanpak van CO<sub>2</sub>", een eerste indicatie dat de Commissie erg goed luistert naar de auto's.



**Augustus 2006:** Gegevens vrijgegeven door Transport & Environment tonen dat de autoindustrie haar vrijwillige CO<sub>2</sub> reductiedoelstellingen niet zal halen. Een woordvoerder van Verheugen zegt dat de situatie "in geen geval bevredigend is", en als "de wortel-aanpak" niet werkte dat de Commissie dan zou overschakelen op een "stok-aanpak", inclusief een bindende regelgeving.



**Oktober 2006:** Milieu-Commissaris Stavros Dimas kondigt aan dat hij niet gelooft in de CO<sub>2</sub>-belofte van de autoindustrie en hij roept op om over te gaan tot "bindende regelgeving om CO<sub>2</sub>-emissies van auto's terug te dringen".



**November 2006:** Pischetsreider dringt aan bij Verheugen en Dimas op de 'Geïntegreerde Aanpak'.



**Januari 2007:** Januari 2007: Renault, PSA/Peugeot-Citroen en Fiat weigeren een letter te ondertekenen die door vijf Duitse constructeurs naar de Commissie wordt gestuurd om te protesteren tegen de plannen voor een 120g CO<sub>2</sub>/km doelstelling; de eerste indicatie van een split binnen ACEA, met de Fransen en Italianen aan één kant, en de Duitsers aan de andere.



**Februari 2007:** De Commissie beslist om de vrijwillige akkoorden te vervangen door bindende regelgeving. Ze beslist echter ook om een geïntegreerde aanpak te volgen als middel om de EU-doelstelling van 120g CO<sub>2</sub>/km gemiddeld bij nieuwe auto's tegen (ondertussen) 2012 te halen.



**Maart 2007:** De Europese Raad keurt een vermindering goed van minstens 20% broeikasgassen tegen 2020, in vergelijking met 1990.



**Mei 2007:** De Raad Competitiviteit stelt dat het "een geïntegreerde aanpak steunt, zoals voorgesteld door de commissie, om CO<sub>2</sub>-emissies van motorvoertuigen te verminderen".

Mr  
Günter Vahjen



**Juni 2007:** De Milieuraad “dringt erop aan dat de Europese Commissie zo snel mogelijk en voor het einde van 2007 met een voorstel tot regelgeving komt om CO<sub>2</sub>-emissies van auto's terug te dringen (...)”.



**Augustus 2007:** ACEA ontkent een interne split. Het verklaart dat de “industrie verenigd is in haar aanpak van het verminderen van CO<sub>2</sub>-emissies.



**September 2007:** De NGO Transport and Environment (T&E) publiceert cijfers die tonen dat in 2006 nieuwe auto's verkocht door ACEA-leden in Europa gemiddeld 160g CO<sub>2</sub>/km uitstoten. Dit is een vermindering van minder dan een halve gram ten opzichte van het jaar voordien. T&E stelt dat het hoogst onwaarschijnlijk is dat ACEA haar vrijwillige doelstelling van 140g/km in 2008 zal halen.



**Oktober 2007:** Het Europees Parlement verwelkomt de plannen van de Commissie om een regelgeving in te voeren. Het stemt voor een doelstelling van 125g CO<sub>2</sub>/km in 2015, in tegenstelling tot de Commissies' 130g CO<sub>2</sub>/km in 2012, en voegt daaraan verdere doelstellingen toe van 95g CO<sub>2</sub>/km in 2020 en mogelijk 70g CO<sub>2</sub>/km in 2025, afhankelijk van een bevestiging of herziening van de Commissie.



**Januari 2008:** Wendelin Wiedeking, hoofd van Porsche, valt het Commissie-voorstel aan omdat het “autoconstructeurs uit Zuid-Europa grotendeels spaart en voornamelijk de Duitse constructeurs belemmert”.



**Januari 2008:** De Commissie geeft haar klimaat en energie pakket vrij dat de unilaterale EU reductiedoelstelling van 20% tegen 2020 in vergelijking met 1990 implementeert.



**Eind 2007:** ACEA's autoriteit als belangrijkste stem van de sector lijkt af te nemen, gezien individuele autoconstructeurs lobbyen bij de Commissie in het voordeel van hun verschillende belangen.



**December 2007:** De Commissie legt een voorstel tot regelgeving op tafel dat de CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe auto's tot een gemiddelde van 130g CO<sub>2</sub>/km moet terugbrengen, als onderdeel van een “geïntegreerde aanpak”. Autoconstructeurs kunnen energieverslindende auto's 'compenseren' met zuinigere auto's. Gemiddelde vlootdoelstellingen per constructeur zouden variëren op basis van het gewicht van auto's. De Commissie stelt ook voor om de boetes voor het niet behalen van de doelstellingen gradueel in te voeren tussen 2012 en 2015. De Duitse regering valt de plannen aan als “industrie beleid” ten voordele van Frankrijk en Italië.



**Februari 2008:** ACEA benadrukt dat een startdatum in 2012 onhaalbaar is gezien “niet minder dan 60% van alle auto's die op markt zullen zijn in 2012 zijn vandaag al in productie of in een gevorderd stadium van ontwikkeling”. Volgens ACEA zijn de boetes “buitensporig en onevenredig”. Zogenaamde 'eco-innovaties' zoals bv. energie-efficiënte koplampen zouden moeten meetellen in het behalen van de opgelegde doelstellingen.



**Februari 2008:** De Franse en Duitse overheid starten met bilaterale gesprekken om hun geschillen te overwinnen. De startdatum van de regelgeving en de boetes worden bediscussieerd, alsook alternatieve manieren om emissies te verminderen.



**Maart 2008:** Hoofd van de Duitse autoindustrie-federatie (VDA) Wissman kondigt dat hij verwacht dat de Europese Raad en het Parlement “het Dimas-voorstel significant zullen ammenderen”.



**April 2008:** Zowel VDA als Angela Merkel bekritisieren de plannen van de Commissie. De VDA beweert dat de tijdsspanne te strikt is en moet opgeschoven worden naar 2015. Een eerste debat in de Milieu- en Industrie commissies in het Europees Parlement onthult dat Europarlementsleden open staan voor de oproepen van de industrie om de regelgeving uit te stellen, boetes te verlagen en de doelstellingen af te zwakken. Alle politieke groepen roepen op voor het opleggen van een reductiedoelstelling tegen 2020.



**Mei 2008:** Verheugen stelt openlijk de 2012-deadline in vraag. Terwijl hij “ten volle” de plannen van de Commissie steunt, denkt hij “dat de Europese autoindustrie de doelstellingen zonder grote problemen enkel kan halen in 2015.”



**Herfst 2008:** De EU heeft een kans om voet bij stuk te houden tegen de autolobby en te stemmen voor een effectieve regelgeving inzake brandstofefficiëntie en CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's.



referenties

**“Tackling climate change is crucial to safeguard the future of our planet. It also brings major new opportunities for Europe. The time has come to seize them with confidence, and with both hands”<sup>19</sup>**

**José Manuel Barroso**, President of the European Commission, January 2008.

RUE DE LA LOI 200 - WETSTRAAT 200  
 B-1049 BRÜSSEL  
 TEL. 02/298.11.00 - FAX. 02/299.18.27  
 ' 20 -04- 2007  
 Brüssel, den  
 Kabinett/NB/fv - D(2007)220

**1** European Environment Agency. 2008. Climate for a transport change. [http://reports.eea.europa.eu/eea\\_report\\_2008\\_1/en/EEA\\_report\\_1\\_2008\\_TERM.PDF](http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2008_1/en/EEA_report_1_2008_TERM.PDF)

**2** The model developed by the FIA member ADAC is based on extensive data research on existing vehicle fleets registered between 2001 and 2006. It extrapolates the information to develop market evolution scenarios. The model examines the effect of different factors such as the share of different fuel types, consumer demand patterns and technological developments on the average fleet emissions in 2012. See Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) 2008. <http://www.fiabrussels.com>.

**3** HM Treasury (British economics and finance ministry). 2008. The King Review of low-carbon cars. Part I: the potential for CO<sub>2</sub> reduction. October 2007. [http://www.hm-treasury.gov.uk/media/9/5/pbr\\_csr07\\_king840.pdf](http://www.hm-treasury.gov.uk/media/9/5/pbr_csr07_king840.pdf)

**4** Chatzi News. 2007. 30th January 2007, YouTube, Accessed April 08. The video has now been removed. <http://www.youtube.com/watch?v=IX-i3Ku0Jbk>

**5** 26 February 2008, ACEA press release: [http://www.acea.be/index.php/news/news\\_detail/co2\\_legislation\\_must\\_reflect\\_car\\_production\\_cycles/](http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/co2_legislation_must_reflect_car_production_cycles/)

**6** European Report 1991. Motor industry: ACEA wants 10% cut in CO<sub>2</sub> emissions and more effective recycling. 14 December 1991.

**7** T&E 2007 2006 Progress Report on the Car Industry's Voluntary Commitment available at [http://www.transportenvironment.org/Publications/prep\\_hand\\_out/lid:469](http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:469)

**8** Mason, J. 2007. German carmakers lag France, Italy in CO<sub>2</sub> cuts: group. Reuters 15 Nov 2007. Available via <http://www.reuters.com/article/environmentNews/idUSL154215020071115?sp=true> 27 Dec 2007.

**9** European Commission 1995 A Community strategy to reduce CO<sub>2</sub> emissions from passenger cars and improve fuel economy, COM (1995) 689 final.

**10** European Council, June 1996. Available at: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=PRE/96/188&format=HTML&aged=1&language=EN&guiLanguage=en>

**11** European Commission Recommendation, 1999 : (1999/125/EC). Available at <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/99125/en.pdf>

**12** Handelsblatt. 2008. Strengere CO<sub>2</sub>-Vorschriften kommen offenbar später. 11th May 2008. Available via [http://www.handelsblatt.com/news/\\_pv/\\_p/200051/\\_tft/\\_b/1428717/default.aspx/index.html](http://www.handelsblatt.com/news/_pv/_p/200051/_tft/_b/1428717/default.aspx/index.html)

**13** Marchionne, S. 2006. Proposals for CO<sub>2</sub> Legislation in the Framework of Discussions on Pollutant Emissions, Letter to G. Verheugen, 15th May 2006.

**14** Bilefsky, D. 2008. Europe Compromises With Automakers on Carbon Limits. New York Times, 7th February 2007. Available via <http://www.nytimes.com/2007/02/07/business/worldbusiness/07carbon.html?ex=1328504400&en=8319c2aa350f6ead&ei=50888&partner=rssnyt&emc=rss>

**15** European Commission. 2008 Meeting with Dieter Zetsche, Briefing for VP Verheugen, 17th October 2007. Low Carbon Vehicle Partnership (LCVP) 2008. European Council debates cars and CO<sub>2</sub>- focus on burden sharing between large and small carmakers, 5th March 2008. Available via <http://www.lowcvp.org.uk/news/884/european-council-debates-cars-and-co2-focus-on-burden-sharing-between-large-and-small-car-makers/>

**16** European Report. 2008. Environment Council: Ministers Differ On Vehicle CO<sub>2</sub> Emissions, 5th March 2008. Accessed via private subscription.

**17** Naughton, K. 2008. Honey, I Shrunk The Car. Newsweek, 14th March 2008. Available via <http://www.newsweek.com/id/123068/output/print>

**18** The Economist. 2007. The big-car problem. 22nd February 2007. Accessed via private subscription.

**19** Barroso, J. 2008. Building a global low-carbon economy, 23rd January 2008.

# Driving climate change

## How the car industry is lobbying to undermine EU fuel efficiency legislation



### Verklarende woordenlijst

**Vlootgemiddeldes** De emissiereductiedoelstellingen van de Commissie zijn gebaseerd op de gemiddelde uitstoot van alle auto's die een constructeur in Europa verkoopt, in plaats van op het model of type auto. Dit laat toe dat constructeurs kunnen doorgaan met het produceren van auto's met een hoge uitstoot, met onnodig hoge vermogens en vervuiling, zolang ze genoeg kleinere en zuinigere auto's verkopen om de uitstoot van de zware modellen te "compenseren".

**Geïntegreerde Aanpak** De autoindustrie smokkelde het idee van de "Geïntegreerde Aanpak" in de politieke discussies. De "Geïntegreerde Aanpak" vraagt van andere stakeholders zoals oliebedrijven, individuele chauffeurs en publieke autoriteiten om hun verantwoordelijkheid te nemen inzake brandstofefficiëntie. Hoewel natuurlijk alle stakeholders hun steentje moeten bijdragen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's terug te dringen, gebruikt de autoindustrie de Geïntegreerde Aanpak vooral om de verantwoordelijk van zich af te schuiven. Het is erin geslaagd om van de Geïntegreerde Aanpak quasi-officieel beleid van de Commissie te maken. In het voorstel tot regelgeving van de Commissie moeten autoconstructeurs hun vlootgemiddelde terugbrengen tot 130 gram CO<sub>2</sub> per kilometer. Dit is opnieuw een afzwakking van de oorspronkelijke EU-doelstelling van 120g CO<sub>2</sub>/km. Om toch nog de 120g/km te halen, moeten de overige reducties (10g) gerealiseerd worden via andere bijkomende maatregelen zoals versnellings-indicatoren, betere air-conditioning, banden met een lage rolweerstand, ecorijden en biobrandstoffen.

**Reductiedoelstellingen gebaseerd op het "praktisch nut": Gewicht of voetafdruk** Om te verzekeren dat alle constructeurs hun steentje bijdragen in het behalen van de EU's CO<sub>2</sub> reductiedoelstellingen, worden CO<sub>2</sub>-doelstellingen per constructeur gevarieerd op basis van een objectief voertuigattribuut. Door deze aanpak wordt de CO<sub>2</sub>-norm vastgelegd als een functie van een zogenaamde "praktisch nut"-parameter. De twee parameters die in het Commissie-voorstel in overweging worden genomen zijn een auto's gewicht en zijn grondoppervlakte of "voetafdruk" (spoorbreedte maal wielbasis). Het probleem met gewicht als parameter is dat autoconstructeurs verleid zouden worden om bewust een auto's gewicht te doen toenemen om een minder strenge CO<sub>2</sub>-doelstelling opgelegd te krijgen. Deze "perverse incentive" zou zelfs kunnen leiden tot een stijging in plaats van een afname van CO<sub>2</sub>-emissies. Voetafdruk als parameter vermindert sterk dat risico tot averechts effect, omdat het doen toenemen van de voetafdruk van een auto grotere kosten met zich meebrengt en omdat er een veel duidelijkere limiet is tot hoe groot, in tegenstelling tot hoe zwaar, een auto kan gebouwd worden. Een curve die de doelstellingen vastlegt gebaseerd op voetafdruk is ook onafhankelijk van de technologische keuzes gemaakt door de constructeurs – elke gram CO<sub>2</sub> die gespaard wordt betekent hetzelfde voordeel. De beste keuze voor een variatie van de reductiedoelstellingen is dus een systeem gebaseerd op de voetafdruk van auto's. Enkel met zo'n systeem zijn autoconstructeurs vrij om de meest geschikte middelen van CO<sub>2</sub>-reductie te kiezen en zullen ze het volle potentieel van alle beschikbare middelen om CO<sub>2</sub> te besparen realiseren.

**Helling van de curve** De lijn in een grafiek die enerzijds gewicht of voetafdruk en anderzijds CO<sub>2</sub>-emissies meet. Hoe vlakker de curve, hoe meer inspanningen om CO<sub>2</sub> te reduceren vereist zijn van (constructeurs van) zwaardere auto's, hoe steiler de curve hoeveel te minder inspanningen.

**g CO<sub>2</sub>/km** = gram koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>) per gereden kilometer.

**Published by:** Greenpeace International. **Date:** May 2008. **Authors:** Agnes de Rooij and Nina Schulz, based on research by Andy Rowell.

**Editor:** Jo Kuper **Acknowledgements:** Special thanks to Helen Perivier, John Bowler, Franziska Achterberg, and Lasse van Aken.

**Design and layout:** www.onehemisphere.se, Sweden. **Cover image:** © R. Seker.

**Report available at:** <http://www.greenpeace.org/international/press/reports/DrivingClimateChange>

Greenpeace reference JN132



## Greenpeace

Greenpeace is an independent global campaigning organisation that acts to change attitudes and behaviour, to protect and conserve the environment and to promote peace.

Published by Greenpeace International,  
Ottho Heldringstraat 5, 1066 AZ Amsterdam, The Netherlands  
For more information contact: [enquiries@int.greenpeace.org](mailto:enquiries@int.greenpeace.org)