

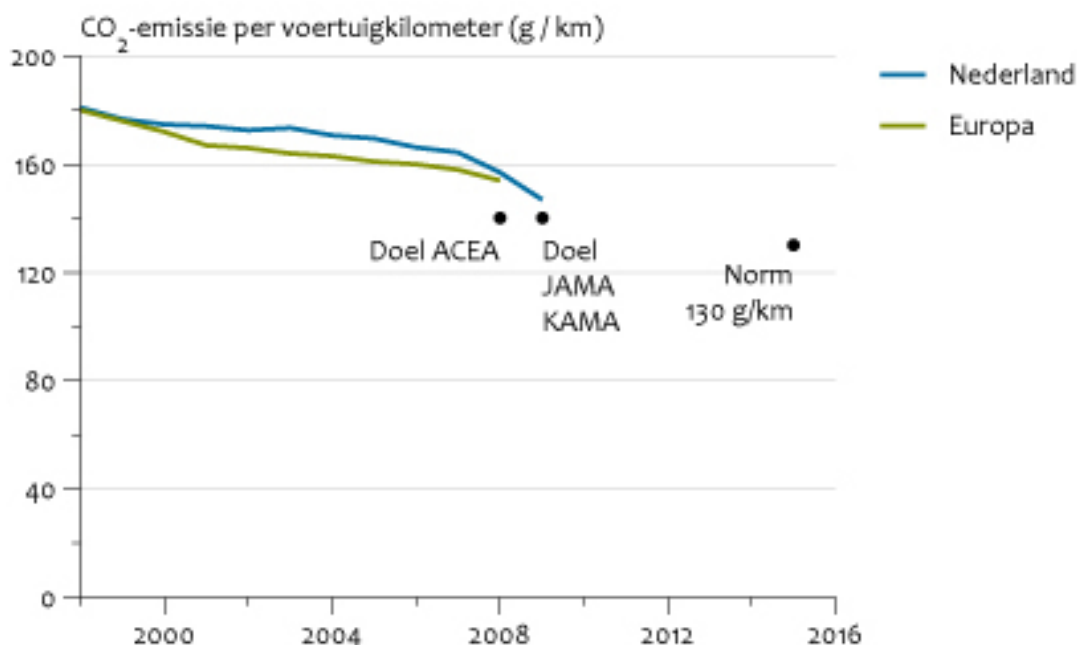
## CO<sub>2</sub>-emissie per voertuigkilometer van nieuwe personenauto's, 1998-2009

Indicator | 8 juni 2010

U bekijkt op dit moment een archiefversie van deze indicator. De actuele indicatorversie met recentere gegevens kunt u via deze [link](#) [1] bekijken.

De gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot per voertuigkilometer van nieuwe personenauto's in Nederland is de afgelopen twee jaar relatief sterk gedaald in vergelijking met de jaren daarvoor. Deze daling wordt mede verklaard door de Europese regelgeving en het Nederlandse fiscale beleid om het aanbod en de verkopen van zuinige auto's te bevorderen. Ook in veel andere Europese landen nam de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's in 2008 relatief sterk af.

### CO<sub>2</sub>-uitstoot nieuwe personenauto's



Bron: RDW, T&E.

PBL/feb10/0134  
www.compendiumvoordeleefomgeving.nl

- [Download figuur](#) [2]
- [Download data \(xls\)](#) [3]

## Sterke daling van CO<sub>2</sub>-uitstoot nieuwe personenauto's in Nederland

De gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van de nieuw verkochte personenauto's in Nederland bedroeg in 2008 circa 157 gram per kilometer (g/km) en in 2009 circa 147 g/km. De gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot ligt daarmee in 2009 ruim 17 g/km lager dan in 2007, toen de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de gemiddelde nieuwe auto nog circa 164 g/km bedroeg. In vergelijking met de voorgaande jaren is daarmee sprake van een sterke daling: de afname tussen 2007 en 2009 is zelfs iets groter dan de gehele afname in de tien jaar daarvoor. Deze trendbreuk is goed te zien in de figuur: tussen 1998 en 2007 neemt de

CO<sub>2</sub>-uitstoot jaarlijks gemiddeld met minder dan 2 g/km af. In 2008 en 2009 is dit respectievelijk circa 8 en 10 g/km. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van een auto is rechtstreeks afhankelijk van het brandstofverbruik: nieuwe auto's zijn de afgelopen jaren dus zuiniger geworden.

De sterke daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's wordt deels verklaard door een zuiniger autoaanbod en deels door een toename van de vraag naar kleine, relatief zuinige auto's. Dat laatste is onder meer het gevolg van Nederlandse belastingmaatregelen die de verkoop van zuinige auto's bevorderen. Ook de economische crisis en de hoge brandstofprijzen in de eerste helft van 2008 hebben bijgedragen aan de toegenomen vraag naar kleine en zuinige auto's.

## Ook elders in de EU daalt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's relatief snel

De gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's is elders in de EU eveneens relatief snel gedaald. Gemiddeld lag de CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle nieuwverkopen in de EU in 2007 op 159 g/km en in 2008 op 154 g/km (T&E, 2009). De Europese cijfers voor 2009 zijn nog niet beschikbaar. De daling van meer dan drie procent in 2008 is de sterkste daling in meer dan 10 jaar. De gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland lag in 2008 licht boven het Europese gemiddelde, maar het verschil tussen het Nederlandse en het Europese gemiddelde is kleiner geworden.

Ondanks de sterke daling in 2008 zijn de doelen die de EU had afgesproken met de Europese auto-industrie niet tijdig gehaald. Ook de Japanse en Koreaanse auto-industrie hebben hun doelen voor 2009 mogelijk niet gehaald. De EU heeft daarom nieuwe wetgeving ingevoerd, die fabrikanten ertoe verplicht om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van hun nieuwe auto's de komende jaren verder terug te brengen tot gemiddeld 130 g/km in 2015.

De CO<sub>2</sub>-emissiewaarden hebben betrekking op de CO<sub>2</sub>-uitstoot die gemeten is tijdens de Europese typekeuring van nieuwe personenauto's. In de praktijk liggen zowel het brandstofverbruik als de CO<sub>2</sub>-emissies over het algemeen iets hoger als gevolg van bijvoorbeeld een minder zuinige rijstijl en/of een hoger gewicht van de auto (door extra inzittenden en/of bagage) dan tijdens de typekeuring.

## Vergroening Nederlandse autobelastingen succesvol

De afgelopen jaren zijn in Nederland verschillende beleidsmaatregelen ingevoerd om de verkoop van zuinige auto's te bevorderen. De aanschafbelasting voor personenauto's (de Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen, BPM) is sinds 2006 afhankelijk van het energielabel van de auto: voor auto's met een A- of B-label geldt een korting, terwijl voor auto's met een label D tot en met G een toeslag geldt. Deze kortingen en toeslagen zijn in 2008 verhoogd. Ook is in 2008 een CO<sub>2</sub>-toeslag op de BPM ingevoerd voor zeer onzuinige auto's, ook wel de slurptax genoemd. In 2009 is deze CO<sub>2</sub>-toeslag aangescherpt. De wegenbelasting (Motorrijtuigenbelasting, MRB) voor personenauto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot lager dan 95 g/km (dieselauto's) of 110 g/km (overige auto's) is in 2008 gehalveerd en vanaf 2009 geldt een kwarttarief. Ten slotte is de fiscale bijtelling voor zeer zuinige zakelijke auto's verlaagd van 22 procent naar 14 procent, terwijl deze voor andere zakelijke auto's is verhoogd naar 25 procent. Voor zuinige zakenauto's is in 2009 een extra categorie toegevoegd van 20 procent.

Uit de verkoopcijfers van de RDW voor 2008 en 2009 blijkt dat de Nederlandse beleidsmaatregelen effect lijken te sorteren. De verkopen van hybride auto's zijn in 2008 en 2009 bijvoorbeeld flink toegenomen. In deze jaren zijn respectievelijk circa 11.800 en 16.250 hybride auto's verkocht, waarmee de verkoop van hybride auto's in totaal meer dan verviervoudigd is ten opzichte van 2007. Deze toename is voor een groot deel het gevolg van de verlaging van de fiscale bijtelling voor zeer zuinige zakenauto's. Het aanbod van auto's die voor de lagere bijtelling in aanmerking komen, bestaat voornamelijk uit auto's uit de miniklasse. Daarnaast valt een aantal hybride auto's onder de regeling. De populariteit van hybride auto's onder zakenautorijders is hierdoor toegenomen.

De zeer onzuinige auto's waarvoor de CO<sub>2</sub>-toeslag geldt op de BPM, zijn in 2008 en 2009 veel minder verkocht dan in 2007. Ook de verhoging van de bonus- en malusbedragen op basis van de energielabels heeft een effect gehad: de verkopen van auto's met A- en B-label lagen in 2008 circa 75% hoger dan in 2007. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat de grenswaarden op basis waarvan de energielabels worden bepaald in 2008 en 2009 niet zijn aangescherpt. Hierdoor voldeden veel meer auto's aan de eisen voor A- en B-labels. Ook dit verklaart deels de toegenomen verkopen van deze auto's.

- [indicator=nl0537]

Naast de vergroening van het Nederlandse belastingstelsel hebben ook het gestegen aanbod van zuinige auto's, de sterk gestegen brandstofprijzen in de eerste helft van 2008 en de economische crisis bijgedragen aan de relatief sterke daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's. Door de economische crisis zijn er niet alleen een stuk minder auto's verkocht in 2009, maar de auto's die verkocht zijn, zijn ook voornamelijk de kleinere, lichtere en (daardoor ook) zuinigere modellen. Het is waarschijnlijk dat door economisch herstel er weer meer grote en zware auto's verkocht worden. Hierdoor kan de sterke daling van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's gematigd worden.

## Vergroening Nederlandse autobelastingen gaat verder

De vergroening van het Nederlandse belastingstelsel voor personenauto's gaat de komende jaren verder. In het Belastingplan 2009 is vastgelegd dat de BPM de komende jaren stapsgewijs wordt omgebouwd naar een heffing die vrijwel volledig afhankelijk wordt van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto (Ministerie van Financiën, 2009). Hiermee geeft de BPM een sterkere prikkel om een zuinige auto aan te schaffen met een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot. Momenteel is de BPM nog primair afhankelijk van de catalogusprijs van de auto en wordt de aankoop van zuinige auto's via de hiervoor genoemde kortingen en toeslagen bevorderd.

Het nieuwe BPM-stelsel is een progressief stelsel met drie schrijven. Binnen iedere schrijf geldt een vast BPM-bedrag voor iedere gram CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer. Deze vaste bedragen nemen toe in de hogere schrijven. Hierdoor zullen kopers van zeer zuinige auto's weinig tot geen BPM meer betalen, terwijl kopers van zeer onzuinige auto's veel BPM betalen. De bonus/malusregeling op basis van energielabels en de CO<sub>2</sub>-heffing voor zeer onzuinige auto's verdwijnen.

Het milieueffect van het nieuwe BPM-stelsel is naar verwachting beperkt, omdat het kabinet Balkenende-4 tevens voornemens was de BPM af te bouwen in aanloop naar de kilometerprijs. De additionele prijs prikkel van het nieuwe stelsel zou hierdoor stapsgewijs verdwijnen (zie ook Geilenkirchen et al., 2009). Het tarief van de kilometerprijs moest daarom eveneens afhankelijk worden van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto, zodat ook na invoering van de kilometerprijs een prikkel zou blijven bestaan om in een zuinige auto te rijden. Sinds de val van het kabinet Balkenende-4 is het dossier kilometerprijs echter controversieel verklaard en is de behandeling van het wetsvoorstel Kilometerprijs gestaakt. Na de verkiezingen zal moeten blijken of er nog voldoende politiek draagvlak is voor invoering van een (al dan niet CO<sub>2</sub>-afhankelijke) kilometerprijs. De wijziging van het BPM-stelsel is overigens al wel wettelijk vastgelegd.

## Nieuwe Europese regelgeving

De EU heeft zich eind jaren 90 ten doel gesteld om de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's in 2012 terug te brengen tot 120 gram per kilometer. Om dit doel te bereiken heeft de Europese Commissie eind jaren 90 convenanten gesloten met de koepelorganisaties van de Europese (ACEA), Japanse (JAMA) en Koreaanse (KAMA) autofabrikanten. In deze convenanten heeft de auto-industrie zichzelf ten doel gesteld om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van hun nieuwe personenauto's terug te brengen tot gemiddeld 140 g/km in 2008 (ACEA) of 2009 (JAMA en KAMA). Dit is een afname van

circa 25 procent ten opzichte van het niveau van 1995.

Bij het sluiten van de convenanten heeft de EU aangekondigd met regelgeving te komen indien de doelen niet tijdig gehaald zouden worden. Vanwege de beperkte voortgang die werd geboekt, heeft de Europese Commissie begin 2007 een voorstel gepubliceerd voor een Europese norm voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's. Eind 2008 is hierover binnen de EU overeenstemming bereikt. Volgens de nieuwe regelgeving mag de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's in 2015 in de EU maximaal 130 g/km bedragen (EC, 2009). Voor iedere fabrikant (of groep van fabrikanten) geldt vanaf 2015 een specifieke doelstelling. Deze doelstelling is afhankelijk van het gemiddelde gewicht van zijn nieuwverkopen, maar bedraagt gemiddeld over alle fabrikanten 130 g CO<sub>2</sub>/km.

De resterende reductie van 10 g/km die nodig is om de doelstelling van 120 g CO<sub>2</sub>/km te halen, moet met aanvullende maatregelen gerealiseerd worden. De Commissie noemt in dat kader onder meer het gebruik van efficiëntere klimaatsystemen (airco's), vermindering van de rolweerstand van banden en de uitrusting van nieuwe auto's met controlesystemen voor de bandenspanning, maar ook het stimuleren van eco-driving (in Nederland; Het nieuwe Rijden) wordt genoemd. Inmiddels is binnen de EU ook regelgeving vastgesteld die grenzen stelt aan de rolweerstand van banden en die de toepassing van bandenspanningcontrolesystemen en schakelindicatoren verplicht stelt.

## Referenties

- Europese Commissie (2009). Wetgevingsresolutie No 443/2009, 23 april 2009
- Geilenkirchen, G.P., Kieboom, S.F. en Geurs, K.T. (2009). [Milieueffecten van wijziging BPM-grondslag personenauto's naar CO<sub>2</sub>-uitstoot](#) [4]. PBL-publicatienummer 500076012, Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag/Bilthoven.
- Ministerie van Financiën (2009). Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2010), Ministerie van Financiën
- T&E (2009). [Reducing CO<sub>2</sub> emissions from new cars: A study of major car manufacturers' progress in 2008](#) [5]. September 2009. European Federation for Transport and Environment, Brussel.

## Relevante informatie

- T&E (2009) [Reducing CO<sub>2</sub> emissions from new cars: A study of major car manufacturers' progress in 2008](#) [5]. September 2009. European Federation for Transport and Environment, Brussel.

## Technische toelichting

### Naam van het gegeven

CO<sub>2</sub>-emissie per voertuigkilometer van nieuwe personenauto's

### Omschrijving

CO2-emissie per voertuigkilometer van nieuwe personenauto's in gram per kilometer, Nederland en Europa. De CO2-emissiewaarden hebben betrekking op de CO2-uitstoot die gemeten is tijdens de Europese typekeuring van nieuwe personenauto's

## Verantwoordelijk instituut

Planbureau voor de Leefomgeving

## Berekeningswijze

Gegevens afkomstig van RDW en T&E

## Geografisch verdeling

Nederland en Europa

## Verschijningsfrequentie

jaarlijks

## Achtergrondliteratuur

T&E (2009) [Reducing CO2 emissions from new cars: A study of major car manufacturers' progress in 2008](#) [5]. September 2009. European Federation for Transport and Environment, Brussel.

## Referentie van deze webpagina

CBS, PBL, RIVM, WUR (2010). [CO2-emissie per voertuigkilometer van nieuwe personenauto's, 1998-2009](#) [6] (indicator 0134, versie 08 , 8 juni 2010 ). [www.clo.nl](http://www.clo.nl). Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Den Haag; PBL Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag; RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven; en Wageningen University and Research, Wageningen.

**Bron-URL:** <https://www.clo.nl/indicatoren/nl013408>

## Links

[1] <https://www.clo.nl/indicatoren/nl0134> [2]

[https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/0134\\_004g\\_clo\\_08\\_nl.jpg](https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/0134_004g_clo_08_nl.jpg) [3]

<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-0134-004g-clo-08-nl.xls> [4]

<http://www.pbl.nl/nl/publicaties/2009/Milieueffecten-wijziging-BPM-grondslag-naar-CO2-uitstoot.html>

[5] [http://www.transportenvironment.org/Publications/prep\\_hand\\_out/lid:549](http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:549) [6]

<https://www.clo.nl/indicatoren/nl013408>