

Vergaderjaar 1997–1998

24 785

Vervolgnota Klimaatverandering

Nr. 3

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 19 september 1997

Mede namens mijn collega van VROM bied ik u hierbij het eindrapport aan van de haalbaarheidsstudie naar massaproductie van de zg. 3-liter auto.¹ Aanleiding hiervoor is de motie van mevrouw Dijkema bij de behandeling van de Vervolgnota Klimaatverandering (Kamerstukken II, 1996/97, 24 695/24 785, nr. 24). De studie is uitgevoerd door het Amerikaanse bureau AT Kearney met een wereldwijd opererende automotive-practice.

Probleemdefinitie en reikwijdte

Centraal in deze studie staat de vraag welke factoren de haalbaarheid van massaproductie van een 3-liter benzineauto belemmeren. Er is geen officiële definitie van een 3-liter auto. In dit onderzoek wordt uitgegaan van een auto die 3 liter benzine per 100 km verbruikt volgens de nieuwe Europese ritcyclus. Zo'n auto stoot 70 gram CO₂/km uit. Ter vergelijking: in 1996 bedroeg de gemiddelde uitstoot van alle nieuw verkochte benzineauto's in Nederland 183 gram CO₂/km. Voor het kleinste segment (de subcompactklasse) is dit cijfer 145 gram CO₂/km. Het gaat bij een 3-liter benzineauto dus om ruim een halvering van het brandstofverbruik ten opzichte van het gemiddelde verbruik in de subcompactklasse. De keuze voor een benzineauto is bewust. Serieproductie van 3-liter dieselauto's is vermoedelijk eerder binnen bereik – dieselauto's zijn gemiddeld zuiniger – maar dieselauto's stoten momenteel meer schadelijke stoffen uit.

De studie richt zich op Nederland, Engeland, Frankrijk, Italië en Duitsland: deze landen vormen samen 75% van de Europese automarkt. De reikwijdte van het onderzoek is vijf jaar.

Commerciële haalbaarheid

De belangrijkste conclusie van de studie is dat massaintroductie van de 3-liter benzineauto op korte termijn (tot 2002) niet haalbaar is. AT Kearney wijst hiervoor vooral commerciële redenen aan. Consumenten baseren

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

hun koopbeslissing op criteria zoals prestatie, comfort en veiligheid wat leidt tot gewichtstoename van de auto en daarmee tot een stijgend brandstofverbruik. Het toepassen van nieuwe zuinige technologieën op het gebied van met name gewichtsbesparing en efficiëntere aandrijving zou leiden tot een prijsverhoging van 10 tot 30% voor een 3-liter auto vergeleken met een gewone subcompact auto. In werkelijkheid verwachten consumenten een korting van zo'n 25% want in hun optiek biedt een 3-liter auto minder waar voor zijn geld dan de huidige subcompact auto. De commerciële haalbaarheid van de 3-liter auto is met zo'n groot verschil tussen de prijs die fabrikanten zouden moeten rekenen en die consumenten bereid zouden zijn te betalen, hoogst onwaarschijnlijk.

Revolutie

Bij het huidige technologisch ontwikkelingstempo zal in 2002 de zuinigste subcompact benzineauto nog altijd rond 5 liter benzine/100 km gebruiken. Op basis van de studie kan worden geconcludeerd dat een revolutie nodig is om te komen tot massaproductie van goede, comfortabele, veilige, betrouwbare én betaalbare 3-liter benzineauto's: zowel aan aanbodzijde (gewichtbesparing en aandrijftechnologie) als aan vraagzijde (consumentenpreferenties). In de huidige marktsituatie is sprake van een patstelling tussen de twee belangrijkste stakeholders: fabrikanten en consumenten. Fabrikanten zien geen duidelijke signalen dat een 3-liter auto marktpotentie heeft, en consumenten geven deze signalen niet af zolang de industrie geen 3-liter auto aanbiedt met een gunstige prijs-kwaliteit verhouding. De andere stakeholders zoals consumentenorganisaties, dealers, leasemaatschappijen, de olieindustrie en milieuorganisaties staan in ieder geval niet afwijzend tegenover een zeer zuinige auto. Deze partijen kunnen de publieke opinie positief beïnvloeden, maar zijn onvoldoende in staat om de patstelling te doorbreken. Alleen de (internationale) overheid heeft de instrumenten om dat (desnoods geforceerd met regelgeving) te doen. Aan het eind van deze brief wordt beschreven welke rol de Nederlandse overheid hierbij kan spelen.

Alle auto's zuiniger

De subcompactklasse – waarbinnen de 3-liter auto valt – is klein en auto's in deze klasse rijden weinig kilometers. Als de vereiste doorbraak naar een 3-liter auto al wordt bereikt, dan verschijnt de 3-liter auto slechts geleidelijk in het straatbeeld en is de uiteindelijke invloed op het brandstofverbruik van het totale wagenpark gering. Ten behoeve van een substantiële reductie van het brandstofgebruik, is het volgens AT Kearney beter om de aandacht te richten op het hele wagenpark. De andere segmenten vertegenwoordigen een veel groter aandeel in de totale brandstofconsumptie dan het potentiële 3-liter deelsegment. Met relatief zuinige auto's in alle klassen valt daarom meer milieuwinst te behalen dan met alleen absoluut zuinige auto's in de subcompactklasse.

Beleid

Voor zover het gaat om de mogelijkheden van specifiek de Nederlandse overheid om een doorbraak te forceren, moeten we realistisch zijn. De autoindustrie zal gezien haar structuur op tenminste Europese schaal moeten worden aangesproken. De Nederlandse markt is met een Europees aandeel van slechts 4% van onvoldoende omvang om zelfstandig serieproductie van 3-liter auto's af te dwingen. Dat laat onverlet dat wij kunnen streven naar beïnvloeding van preferenties van de Nederlandse consument en waar mogelijk Europese trends bevorderen.

- Tegen deze achtergrond voeren wij het volgende beleid:
- Onverminderd doorgaan met streven naar CO₂-maatregelen op EU-niveau.
 - Optimaal gebruik maken van de mogelijkheden in Nederland om de vraag naar zuinige auto's te beïnvloeden. Dat wordt gedaan via differentiatie van de BPM, etikettering, ontwikkelings- en demonstratieprojecten en voorlichting, gericht op het héle wagenpark van absoluut zuinig tot relatief zuinig.
 - Zoeken naar extra aangrijpingspunten zoals variabilisatie, parkeerbeleid, ruimtelijke ordening en verdere fiscale vergroening.

De Minister van Economische Zaken,
G. J. Wijers