


CRASHING THE CLIMATE

DE AUTO-INDUSTRIE ALS DRIJVENDE KRACHT
ACHTER DE KLIMAATCRISIS



#ClimateEmergency

GREENPEACE



“RIGHT NOW, WE ARE FACING A
MAN-MADE DISASTER OF GLOBAL SCALE.
OUR GREATEST THREAT IN THOUSANDS OF YEARS.

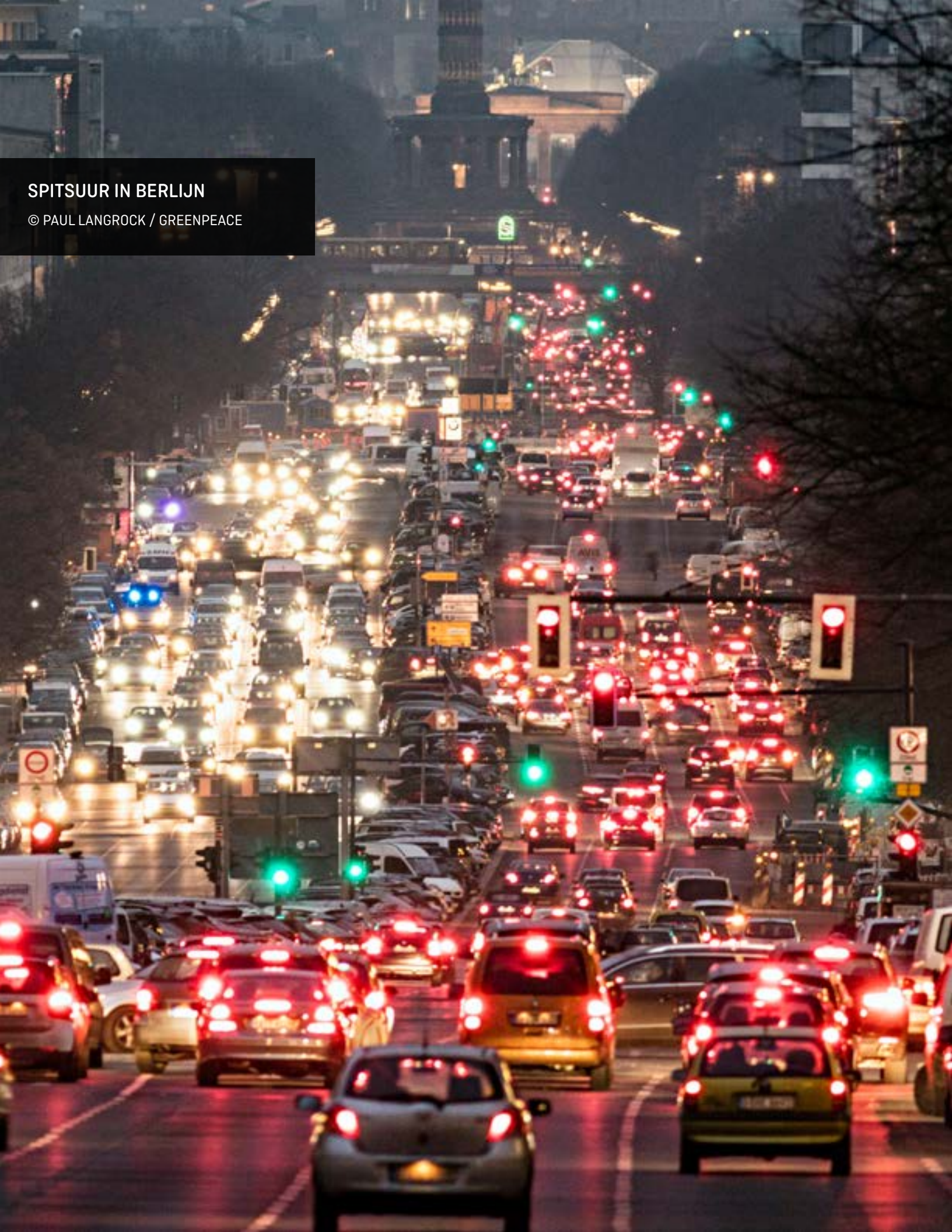
CLIMATE CHANGE.

IF WE DON'T TAKE ACTION THE COLLAPSE OF OUR
CIVILISATIONS AND THE EXTINCTION OF MUCH OF
THE NATURAL WORLD IS ON THE HORIZON.”

—Sir David Attenborough, COP24, December 2018

SPITSUUR IN BERLIJN

© PAUL LANGROCK / GREENPEACE



CRASHING THE CLIMATE: DE AUTO-INDUSTRIE ALS DRIJVENDE KRACHT ACHTER DE KLIMAATCRISIS

Greenpeace is een onafhankelijk wereldwijd campagnenetwerk van onafhankelijke organisaties dat campagne voert om houdingen en gedrag te veranderen, het milieu te beschermen en vrede te promoten.

Voor meer informatie contacteer:

Contact in Zuid-Korea: press.kr@greenpeace.org

Contact in Duitsland: presse@greenpeace.de

Auteurs: Benjamin Stephan, Insung Lee, Jiseok Kim

Redactrice: Caroline Roberts

Lay-out: Jayne Worth

Gepubliceerd in september 2019
door Greenpeace Oost Azië en Greenpeace Duitsland

Greenpeace Oost Azië, Seoul office
6F Cheongryong bldg 257,
Hangang-daero, Yongsan-gu,
Seoul, South Korea [04322]

Greenpeace Germany
Hongkongstr. 10
20457 Hamburg

EXECUTIVE SUMMARY

Autofabrikanten stellen al enkele decennia dat ze begrijpen dat de klimaatopwarming een grote bedreiging vormt. Tijdens autosalons stellen ze alternatieve milieuvriendelijkere auto's voor en trekken zo veel positieve media-aandacht. In hun publiciteit benadrukken ze hun grote bezorgdheid voor ons welzijn en onze veiligheid en vooral die van onze kinderen. Maar hun bedrijfsbeslissingen vertellen een heel ander verhaal.

[Dit rapport](#) onderzoekt de klimaatimpact van twaalf van de belangrijkste autofabrikanten ter wereld en brengt nieuwe berekeningen van de CO₂-voetafdruk waarvoor zij in 2017 en 2018 verantwoordelijk waren¹. Het toont hoe zij herhaaldelijk hebben nagelaten om op de juiste wijze in te spelen op het dringende klimaatprobleem en geeft een overzicht van het gebrek aan vorderingen in vijf belangrijke markten: de VS, de EU, China, Japan en Zuid-Korea. Het beschrijft ook onze eisen voor een drastische verandering in de auto-industrie, om te vermijden dat de sector voorgoed naar de geschiedenisboeken wordt verwezen.

Bijna vier jaar geleden werd het klimaatakkoord van Parijs ondertekend, en de transitie naar een klimaatvriendelijke mobiliteit is een belangrijke prioriteit gebleken. De autofabrikanten moeten dringend de productie van diesel- en benzineauto's, inclusief hybrides, afbouwen en tegen 2028 mogen dergelijke nieuwe voertuigen niet meer worden verkocht². Dat zal ook andere voordelen met zich meebrengen, zoals een betere luchtkwaliteit. Maar het gebrek aan actie van de auto-industrie berooft ons van die groenere, gezondere en beter leefbare toekomst³.

Natuurlijk kan die verandering er niet komen van de ene dag op de andere. Maar de grootste spelers in de sector moeten zich er duidelijk toe verbinden om geleidelijk af te stappen van de interne verbrandingsmotor, op basis van een actieplan met een concreet tijdspad. De autofabrikanten blijven weigeren om dat te doen. Ze lobbyen tegen strenge klimaatwetten, slagen er niet in effectief meer emissievrije voertuigen te maken en blijven het individuele gebruik en eigendom van auto's promoten. Daarom is het van cruciaal belang dat beleidsmakers over de hele wereld regelgeving invoeren die een snelle uitfasering van diesel- en benzineauto's verzekert en alternatieven voor de auto versterkt.

Zoals blijkt uit dit rapport zijn verbeteringen op het gebied van efficiënt brandstofverbruik en verbeterde hybride voertuigen niet langer voldoende adequate oplossingen voor de klimaatcrisis. Zij vertragen zelfs de fundamentele verandering die nodig is. Bovendien vormt ook de huidige forse toename in de verkoop van SUV's een ernstige bedreiging voor ons klimaat.

De centrale vraag wordt steeds meer hoe de autofabrikanten hun businessmodel zullen aanpassen. Zij die er niet in slagen om de transitie te maken en te diversifiëren, zullen niet lang meer overleven. Alleen bedrijven die kleinere, lichtere en energiezuinigere elektrische auto's produceren, hebben nog een toekomst. Die auto's zullen worden ontworpen en verkocht met het oog op minder individueel autogebruik en -eigendom en gebouwd om te worden aangesloten op slimme netwerken aangedreven door 100% hernieuwbare energie.

Greenpeace heeft de autofabrikanten al sinds het begin van de jaren 1990 opgeroepen om de nodige actie te ondernemen in het licht van de klimaatopwarming.⁴ In dit rapport tonen we dat de auto-industrie ondanks de aanhoudende waarschuwingen en groeiende wetenschappelijke inzichten over de ernst van de klimaatcrisis nog altijd te weinig onderneemt. De transitie moet nu van start gaan, voor het te laat is.

1 - De jaarlijkse CO₂-voetafdruk van een autofabrikant is de som van de broeikasgasemissies tijdens de levensduur van de auto's die hij in een bepaald jaar verkoopt. De emissies over de hele levensduur omvatten de emissies van de productie, de uitlaat, de upstream (extractie en raffinage brandstof) en de recyclage.

2 - Voor details zie pagina 5

3 - Freedom to Breathe: Rethinking urban transport, Greenpeace, 2018 https://storage.googleapis.com/planet4-international-stateless/2018/01/1b96c158-air_pollution-transport_report-2018.pdf

4 - Actie bij Autoshow Frankfurt, Greenpeace archief, 12 september 1991 <https://media.greenpeace.org/archive/Action-at-Car-Show-in-Frankfurt-27MZIF3EBRY.html>

BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN

- **In 2018 stemde de CO₂-voetafdruk van de auto-industrie overeen met 9% van de wereldwijde broeikasgasuitstoot.** De twaalf constructeurs⁵ die we in dit rapport onderzoeken, zijn verantwoordelijk voor in totaal 4,3 gigaton (Gt) CO₂e (CO₂-equivalenten). Als we dit extrapoleren is de hele sector met de 86 miljoen auto's die in 2018 zijn verkocht⁶, verantwoordelijk voor een gecombineerde CO₂-voetafdruk van naar schatting 4,8 Gt CO₂e of 9% van de wereldwijde broeikasgasemissies.⁷ Die gezamenlijke CO₂-voetafdruk overschrijdt de totale broeikasgasuitstoot van de hele Europese Unie (4,1 Gt CO₂e).⁸ (Zie hoofdstuk 3)
- **De vijf constructeurs met de grootste uitstoot - VW (582m ton CO₂e), Renault Nissan (577m ton CO₂e), Toyota (562m ton CO₂e), General Motors (530m ton CO₂e), Hyundai-Kia (401m ton CO₂e) - zijn verantwoordelijk voor 55% van de totale CO₂-voetafdruk van de autoindustrie.** (Zie hoofdstuk 3)
 - **Volkswagen was in 2017 en 2018 nog altijd de grootste klimaatvervuiler onder de autofabrikanten.** In 2018 had het bedrijf een CO₂-voetafdruk van 582m ton CO₂e – dat is meer dan de jaarlijkse uitstoot van Australië (535m ton CO₂e).⁹
 - **De Duitse fabrikanten VW, Daimler en BMW hadden in 2018 een gezamenlijke CO₂-voetafdruk van 878m ton CO₂e, meer dan de totale broeikasgasemissies van Duitsland in 2018 (866m ton CO₂e).¹⁰**
 - **Ford, General Motors en Fiat-Chrysler-Automobiles hadden de grootste CO₂-voetafdruk per auto.** Dat is geen verrassing omdat vooral in de VS grote SUV's en pick-uptrucks het grootste deel van hun verkoop uitmaken.
 - **Het plan van Hyundai-Kia om het aandeel SUV's in zijn aanbod agressief te verhogen, zal onvermijdelijk leiden tot hogere broeikasgasemissies.** Het bedrijf heeft nog voor geen enkele markt een volledig of zelfs maar gedeeltelijk plan voor de afbouw van de interne verbrandingsmotor bekendgemaakt. (Zie hoofdstuk 4)

5 - De resulterende CO₂-voetafdruk heeft betrekking op de autobranche van deze ondernemingen. Sommige bedrijven hebben ook dochterondernemingen die bijvoorbeeld vrachtwagens en bussen produceren (bijv. VW en Daimler). De klimateffecten van dat deel van hun activiteiten zijn in deze analyse niet in aanmerking genomen.

6 - De wereldwijde automarkt blijft stabiel in 2018, aangezien de aanhoudende vraag naar SUV's de daling van de verkoop van Compacte auto's en MPV's compenseert. JATO, 21 februari 2019. <https://www.jato.com/global-car-market-remains-stable-during-2018-as-continuous-demand-for-suvs-offsets-decline-in-sales-of-compact-cars-and-mpvs/>

7 - Emissions Gap Report 2018. UNEP, gepubliceerd op 5 December 2018, <https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/12/UNEP-1.pdf>

8 - Global Annex-I map, UNFCCC 2019, https://di.unfccc.int/global_map

9 - Global Annex-I map, UNFCCC 2019, https://di.unfccc.int/global_map

10 - Klimabilanz 2018: 4,5 Prozent weniger Treibhausgasemissionen, Umweltbundesamt, 2019, <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimabilanz-2018-45-prozent-weniger>

TABEL 1: DE CO₂-VOETAFDRUK VAN DE AUTOFABRIKANTEN IN 2018

AUTOFABRIKANT	BROEIKASGAS-EMISSIES IN MILJOEN TON	AANTAL VERKOCHTE VOERTUIGEN	GEMIDDELDE BROEIKASGASUITSTOOT PER VOERTUIG GEDURENDE DE LEVENSDUUR VAN HET VOERTUIG IN TONNEN
VW Group	582	10.8	53.8
Renault-Nissan Alliance	577	10.3	55.7
Toyota	562	10.4	53.8
General Motors	530	8.6	61.3
Hyundai-Kia	401	7.4	54.0
Ford Motor Corp	346	5.6	61.4
F.C.A	305	4.8	63.1
Honda	283	5.2	54.1
PSA Group (incl Opel)	201	4.1	49.2
Suzuki	164	3.3	49.6
Daimler AG	161	2.7	58.7
BMW AG	136	2.5	54.4

- **De gegevens over de uitstoot van autofabrikanten moeten beter beschikbaar zijn.** De autofabrikanten, en een aantal overheden, moeten meer transparantie verschaffen over de emissiegegevens van het wagenpark. Er bestaat ook bijna geen vergelijkbare informatie over de emissies van de productiefase. Het publiek moet kunnen beschikken over gedetailleerde gegevens, zodat vorderingen gemakkelijker te volgen zijn en de toekomstige uitstoot van het verkeer preciezer kan worden ingeschat. [Zie hoofdstuk 3 en 7]
- **De constructeurs slagen er niet in de transitie te maken en er wordt te weinig geïnvesteerd in oplossingen.** Slechts één van de twaalf beoordeelde constructeurs had een tijds kader opgesteld om wereldwijd af te stappen van de verbrandingsmotor. Alle twaalf bedrijven hebben geen of ontoereikende plannen voor een transitie die verenigbaar is met het streefdoel van maximaal 1,5°C opwarming. [Zie hoofdstuk 4]
- **Het verschil tussen de officiële testresultaten en de reële CO₂-uitstoot op de weg geeft een verkeerd beeld van de realiteit en ondermijnt de vooruitgang naar klimaatvriendelijkere auto's.** Testresultaten die de brandstofefficiëntie van een auto overschatten en de CO₂-uitstoot ernstig onderschatten, zijn schadelijk voor het klimaat en misleiden de klanten, die uiteindelijk meer uitgeven aan brandstof. De veronderstelde daling in de CO₂-uitstoot oogt veel minder indrukwekkend als we de 'werkelijke' uitstoot bekijken. Het valt af te wachten of de wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure - WLTP) de nodige verbetering zal opleveren. [Zie Hoofdstuk 4 en 5]
- **De vooruitgang op het vlak van efficiënt brandstofgebruik stagneert of is zelfs negatief.** De daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's die worden verkocht in de VS, de EU, China, Japan en Zuid-Korea, goed voor meer dan 70% van de totale wereldmarkt, is stilgevallen of zelfs omgekeerd. Dat bewijst dat we moeten afstappen van de technologie van de verbrandingsmotor, omdat die niet kan leiden tot de nodige uitstootvermindering. [Zie hoofdstuk 5]

- **Hybrides en plug-in hybrides zijn geen oplossing.** Zowel de conventionele als de plug-in hybride auto's met een verbrandingsmotor belemmeren de snelle inzet van echte alternatieven. Conventionele hybrides met een verbrandingsmotor zijn voor hun vermogen volledig afhankelijk van een verbrandingsmotor en kunnen dus niet de nodige uitstootvermindering bereiken. Plug-in hybrides kunnen ook grote CO₂-emissies veroorzaken wanneer ze niet optimaal worden gebruikt, met hoofdzakelijk korte verplaatsingen. Vooral in Europa is het verschil tussen de werkelijke uitstoot en de testresultaten voor plug-inhybrides aanzienlijk groter dan voor auto's met een verbrandingsmotor. (Zie hoofdstuk 5)
- **SUV's maken een moeilijke transitie onmogelijk.** De verkoop van SUV's (sports utility vehicles) in Europa is de voorbije tien jaar meer dan verviervoudigd, van 8% in 2008 tot 32% in 2018. In de VS halen SUV's al 69% marktaandeel. Door hun grotere gewicht en minder gestroomlijnde vorm hebben SUV's een aanzienlijk grotere CO₂-uitstoot dan gelijkaardige niet-SUV-modellen. De toename in de verkoop van SUV's is een van de belangrijkste redenen voor het stagneren van de vooruitgang in de daling van de CO₂-emissies. (Zie hoofdstuk 6)
- **De autofabrikanten moeten dringend afstappen van de verbrandingsmotor en niet langer steeds meer auto's produceren.** Door de klimaatopwarming en de snelle innovatie in de transportsector zullen we in de toekomst minder auto's nodig hebben. Om te overleven zullen de autofabrikanten alternatieven moeten vinden voor de almaar groeiende productie van auto's. In plaats van de aankoop en het individuele gebruik van auto's te blijven aanmoedigen, moeten zij vernieuwende mobiliteitsoplossingen ontwikkelen en aanbieden die helpen autobezit te doen afnemen. Voorbeelden daarvan zijn diensten voor autodelen en carpoolen als aanvulling op het openbaar vervoer. (Zie Hoofdstuk 7)

Waarom eist Greenpeace dat de autofabrikanten uiterlijk in 2028 afstappen van de verbrandingsmotor?

De studie van het Duitse Centrum voor Lucht- en Ruimtevaart (DLR) in opdracht van Greenpeace België kwam tot de conclusie dat diesel- en benzineauto's in Europa snel moeten worden afgebouwd en dat de verkoop van nieuwe 'fossiele' auto's tegen 2025 en van hybrides tegen 2028 moet worden stopgezet, om de 1,5°C-doelstelling in het klimaatakkoord van Parijs te respecteren. Er bestaat nog geen wereldwijde modellering over hoe de auto-industrie klimaatneutraal te maken, maar de datum voor de Europese uitstap biedt een goede maatstaf voor de autofabrikanten.

De autofabrikanten moeten hier fundamenteel en wereldwijd werk van maken. Het volstaat niet om enkel af te stappen van diesel of dat slechts in één enkele regio te doen. Evenmin is het aanvaardbaar om vervuilende auto's op andere markten te dumpen, wanneer de verkoop elders worden afgebouwd. De streefdatum van DLR voor Europa moet wereldwijd gelden voor de hele auto-industrie, met een uitstap uit de verbrandingsmotor, inclusief hybrides, tegen uiterlijk 2028.

AANBEVELINGEN EN EISEN VAN GREENPEACE VOOR DE AUTO-INDUSTRIE

DOEL: HET BUSINESSMODEL VAN DE AUTO-INDUSTRIE AFSTEMMEN OP HET DOEL VAN 1,5 °C

ACTIES

Prioriteit 1. Afstappen van alle interne verbrandingsmotoren, inclusief conventionele hybrides, met een einde van de verkoop van nieuwe auto's tegen uiterlijk 2028.

- A. Publiceren van de uitstoot van broeikasgassen, inclusief de CO₂-emissie van het wagenpark per merk voor de wereldwijde en regionale autoverkoop, lifecycle-analysis-gegevens op productniveau van elk model en de uitstoot van de toeleveringsketen, via de website in een publiek toegankelijke vorm.
- B. Een doel bepalen voor het hele bedrijf om af te stappen van diesel- en benzineauto's, inclusief hybrides, en op alle markten. Een duidelijke strategie en concrete routekaart uitstippelen voor de transitie naar 100% elektrische voertuigen [elektrische auto's op batterijen en brandstofcellen].
- C. Samenwerken met werknemers, vakbonden en andere relevante derde partijen om de gevolgen van de transitie voor de werknemers zo veel mogelijk te beperken, en de nodige maatregelen voor herscholing en hertoewijzing voorzien
- D. Pleiten voor regionaal, nationaal en wereldwijd beleid in overeenstemming met het streefcijfer van 1,5°C in het klimaatakkoord van Parijs, zoals een verstrenging van de CO₂-regelgeving, overheidsplannen voor de uitstap uit de verbrandingsmotor en de groei van hernieuwbare energie.

Prioriteit 2. Op duurzame wijze kleine en energie-efficiënte elektrische auto's bouwen

- A. Voorrang geven aan de productie van kleine, lichte elektrische auto's.
- B. Normen hanteren die de sociale en milieu-impact van elektrische auto's en van de productie van batterijen voor elektrische auto's tot een minimum beperken.
 - Pleiten voor een elektriciteitsnet voor hernieuwbare energie (opladen en productie van elektrische auto's)
 - 100% hernieuwbare energie aankopen in alle productievestigingen over alle regio's (BMW Group, GM en Tata Motors hebben al een doel vooropgesteld om te werken met volledig hernieuwbare energie)
 - Samenwerken met de toeleveringsketen, zodat zij omschakelen op het gebruik van 100% hernieuwbare energie en de uitstoot van broeikasgassen beperken.
 - Normen opstellen voor de aankoop van materiaal voor batterijen, zodat de grondstoffen worden gebruikt op een milieuverantwoorde en doeltreffende manier en met respect voor de mensenrechten
 - Transparante toeleveringsketens instellen en de best mogelijke sociale en milieunormen hanteren voor de mijnbouw en de verwerking van grondstoffen voor batterijen.
 - Meer investeren in onderzoek en ontwikkeling op het vlak van batterijtechnologie om te zoeken naar duurzame alternatieven voor de stoffen die vandaag worden gebruikt, zoals kobalt en lithium.
 - Duurzaamheid, levensduur, herstelbaarheid, energie-efficiëntie, hergebruik en recycleerbaarheid van de batterijen vergroten om het gebruik van nieuwe grondstoffen zoveel mogelijk te beperken.

Prioriteit 3. Afstappen van de productie van steeds meer auto's

- A. Alternatieve businessmodellen promoten die leiden tot een vermindering van het individuele autogebruik en -bezit.
- B. Investeren in mobiliteitsoplossingen die de toename van het verkeer kunnen beperken.
- C. Diensten aanbieden in aanvulling op het openbaar vervoer, zoals autodelen en carpoolen.



#ClimateEmergency

GREENPEACE