

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA Den Haag

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
www.rijksoverheid.nl

**Kenmerk**

IENM/BSK-2012/23242

Datum 29 februari 2012

Betreft Beantwoording van Kamervragen over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u, mede namens de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, mijn antwoorden op de vragen van enkele fracties van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's (Kamerstuk 31 209, nr. 153). Ik ga ervan uit dat met deze beantwoording van de gestelde vragen de procedure voor de totstandkoming van het voorgehangen ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit etikettering energieverbruik personenauto's kan worden voortgezet.

**Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA**

*De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze wordt gewaarborgd dat de classificatie van het label strookt met het daadwerkelijke gebruik en de daadwerkelijke CO2-uitstoot. Worden in het traject van classificatie niet alleen de automobielindustrie geraadpleegd, maar ook onafhankelijke instanties als TNO en consumentenorganisaties? Wordt de noodzaak gezien om in Europees verband te komen tot onafhankelijke controle op het realiteitsgehalte van de etikettering in relatie tot het dagelijks gebruik?*

Antwoord:

De verbruikscijfers volgens de officiële Europese testprocedure liggen in het algemeen lager dan verbruikscijfers uit de praktijk. Dit wordt veroorzaakt doordat de testomstandigheden van de Europese test minder belastend zijn dan de rijomstandigheden uit de dagelijkse praktijk. Etikettering van het energiegebruik van auto's kan echter alleen maar gebaseerd worden op verbruikscijfers die volgens officiële testprocedures en onder toezicht van de overheid zijn verkregen. Bovendien moeten voor alle op de markt verkrijgbare uitvoeringen van modellen verbruikscijfers beschikbaar zijn. De facto betekent dat alleen van de officiële Europese verbruikscijfers van auto's kan worden uitgegaan. De Europese

labelingrichtlijn schrijft bovendien voor dat deze waarden op het label moeten worden vermeld.

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/23242

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA**

*De leden van de CDA-fractie hebben de vraag op welke wijze de branche betrokken is bij de voorgestelde wijziging en hoe kijkt zij tegen deze aanpassing aan?*

Antwoord:

De voorgestelde wijzigingen zijn in goed overleg met de RAI-Vereniging en de BOVAG tot stand gekomen. Aanpassing van het label is o.a. op 25 mei 2011 aan de orde geweest tijdens het overleg van de directeurs van de RAI-Vereniging en BOVAG en de staatssecretaris van I&M. Hiervoor heeft overleg op ambtelijk niveau plaatsgevonden met de autobranche. De autobranche kan instemmen met de voorgenomen aanpassing, omdat het recht doet aan de inspanningen van de autobranche van de afgelopen jaren om auto's flink zuiniger te maken. Het opnemen van de rekenmethode voor bepaling van het label in een zelfstandige ministeriële regeling heeft voor de autobranche verder geen gevolgen.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP**

*Deze leden van de fractie van de SP vragen hoe het staat met de belofte om het verschil in de uitstoot en het verbruik volgens de «rollerbank» proef waarop de etikettering wordt gebaseerd en de werkelijke uitstoot en het verbruik in de praktijk op te heffen en wat is de inbreng van de Nederlandse overheid om dat proces te versnellen? Wie zijn er betrokken bij het verbeteren van de «rollerbank» test?*

Antwoord:

In UN-ECE kader wordt gewerkt aan een nieuwe, mondiaal geharmoniseerde testprocedure (WLTP) ter vaststelling van de emissies en het brandstofverbruik van personenauto's en bestelwagens. Deze nieuwe methode moet emissie- en verbruikcijfers opleveren die beter correleren met de praktijk. Als de komende jaren hierover overeenstemming wordt bereikt, kan de nieuwe testcyclus die hiervan onderdeel uitmaakt, geleidelijk de basis gaan vormen voor de toelating van nieuwe voertuigen in de EU. Namens Nederland leveren TNO, de RDW en I&M een belangrijke bijdrage bij het ontwikkelen van deze nieuwe testmethode. Andere actief betrokkenen zijn de onderzoeksinstituten van de Europese Commissie (JRC), andere EU-lidstaten (Duitsland, Frankrijk, VK) en niet EU-landen (Zwitserland, Japan, USA).

*De leden van de SP-fractie vragen waarom er een koppeling tussen BPM en die etikettering bestaat, waardoor vervuilende grote auto's bevoordeeld worden ten opzichte van kleinere auto's die in de praktijk minder verbruiken en uitstoten.*

Antwoord:

Juist vanwege de door de leden van de fractie van de SP genoemde reden is de koppeling tussen de BPM en het energielabel met ingang van 2010 komen te

vervallen. Het verschijnsel dat in absolute zin meer vervuilende grote auto's soms worden bevoordeeld ten opzichte van minder vervuilende kleinere auto's doet zich dus sinds 2010 niet meer voor. Om de verkoop van zuinige auto's te stimuleren wordt de grondslag van de BPM in de periode 2010 – 2013 overigens geleidelijk omgezet van de netto catalogusprijs naar absolute CO2-uitstoot van een auto.

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/23242

*De leden van de SP-fractie vragen in hoeverre fijn stof onderdeel van de criteria voor etikettering is en of het mogelijk is om ook via die etikettering te bevorderen dat de fijnstof uitstoot van nieuwe personenauto's wordt teruggebracht?*

Antwoord:

De uitstoot van fijn stof maakt geen onderdeel uit van het criteria voor etikettering van het energiegebruik van nieuwe personenauto's. Voor het terugdringen van de fijnstof uitstoot gelden aparte zgn. euronormen. Deze normen zijn de afgelopen jaren zeer effectief gebleken om de uitstoot van fijnstof door auto's terug te dringen. Ter illustratie: de Euro-5 norm, die met ingang van 2011 is ingegaan, is zo scherp dat alle nieuwe dieselauto's van een affabriek roetfilter worden voorzien. Door toepassing van affabriek filters wordt de uitstoot van fijnstof door dieselauto's teruggebracht tot minder dan het niveau van benzineauto's. Het is dan ook niet nodig dat de fijnstof uitstoot onderdeel uitmaakt van de criteria voor etikettering.

*Tot slot vragen de leden van de SP-fractie welke maatregelen er zijn om na aanschaf van de auto de eigenaar aan te spreken op verbruik en uitstoot? Hoe bijvoorbeeld is op te treden tegen chiptuning en of het monteren van bredere banden?*

Antwoord:

Het is op grond van nationale regelgeving niet toegestaan zodanige wijzigingen aan motorvoertuigen aan te brengen dat ze niet meer tot een goedgekeurd type behoren. Chiptuning waarbij de uitstoot of het verbruik wijzigt is daarom niet toegestaan. Wat betreft bredere banden voorziet de Europese testprocedure voor het brandstofverbruik en de CO2-uitstoot in een zekere marge. Alle typen banden waarmee een voertuig door de fabrikant wordt geleverd, moeten binnen deze marge vallen. Banden die naderhand worden gemonteerd kunnen evenwel buiten deze range vallen. Het WLTP-proces, waaraan in het antwoord op een eerdere vraag werd gerefereerd, heeft mede als oogmerk technische verschillen zoals bandenmaten tussen het geteste voertuig en de uiteindelijk afgeleverde voertuigen te verkleinen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Joop Atsma