



---

## 544

### **Besluit van 13 december 2007 tot wijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's in verband met de aanpassing van energielabels voor nieuwe personenauto's met een reeds bij de fabriek geïnstalleerde aardgas- of LPG-installatie**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Economische Zaken van 17 juli 2007, nr. WJZ 7085700, gedaan mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op richtlijn nr. 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's (PbEG 2000, L 12), en op artikel 6 van de Wet energiebesparing toestellen;

De Raad van State gehoord (advies van 16 augustus 2007, nr. W10.07.0255/III);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Economische Zaken van 11 december 2007, nr. WJZ 7143763, uitgebracht mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's wordt gewijzigd als volgt:

A

In bijlage 1, onderdeel VI, vervallen de derde en vierde volzin.

B

In Bijlage 4, onderdeel I, zesde lid, wordt voorafgaand aan de alinea beginnende met de zinsnede «Personenauto's met een achteraf ingebouwde LPG- of aardgasinstallatie» de volgende alinea ingevoegd:

Voor het bepalen van de energie-efficiëntieklasse voor personenauto's waarvoor de test als bedoeld in Richtlijn 80/1268/EG (mede) met LPG of aardgas als brandstof is uitgevoerd, wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto

met LPG of aardgas als brandstof gehanteerd. Hierbij wordt voor deze auto's daar waar sprake is van de referentie CO<sub>2</sub>-uitstoot (CO<sub>2</sub>-uitstoot<sub>ref</sub>) uitgegaan van de referentiewaarden voor auto's met benzine als brandstof.

## **ARTIKEL II**

In afwijking van het bepaalde in artikel 8, eerste en tweede lid, van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's gelden voor 2008 de constanten en waarden die door de Rijksdienst Wegverkeer zijn vastgesteld voor het kalenderjaar 2007.

## **ARTIKEL III**

In artikel 19 van het Tijdelijk besluit subsidies milieukwaliteit van de elektriciteitsproductie door middel van warmtekrachtkoppeling wordt «1 januari 2008» vervangen door: 31 december 2008.

## **ARTIKEL IV**

Dit besluit treedt in werking met ingang 1 januari 2008.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 13 december 2007

Beatrix

De Minister van Economische Zaken,  
M. J. A. van der Hoeven

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer  
a.i.,  
C. P. Vogelaar

Uitgegeven de *twintigste* december 2007

De Minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Economische Zaken.  
Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 8 januari 2008, nr. 5.

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **I. ALGEMEEN**

#### **1. Doel en aanleiding**

##### *1.1 Inleiding*

Op grond van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's wordt bij auto's met aardgas of LPG als brandstof het energielabel momenteel gebaseerd op de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij gebruik van benzine als brandstof. Deze wijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's past het besluit zodanig aan dat het energielabel voor nieuwe personenauto's met een reeds bij de fabriek geïnstalleerde aardgas- of LPG- installatie vanaf de datum van inwerkingtreding gebaseerd wordt op de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij het gebruik van aardgas of LPG als brandstof. Doel van deze wijziging is om auto's met een reeds bij de fabriek geïnstalleerde aardgas of LPG- installatie een eigen energielabel toe te kennen, waarbij wordt aangegeven hoe energiezuinig die auto's zijn ten opzichte van auto's met benzine als brandstof. Het energielabel zal daardoor de energiezuinigheid van auto's met een dergelijke installatie specifiekere weergeven. Fiscale consequenties die aan het label zijn verbonden, vallen door de specifieke weergave voor deze auto's tevens gunstiger uit. Daardoor wordt met deze nieuwe labels de verkoop van deze auto's gestimuleerd.

Verder is het noodzakelijk gebleken om voor het jaar 2008 eenmalig af te wijken van de wettelijke methodiek die gehanteerd wordt om personenauto's in energie-efficiëntieklassen in te delen. Het hanteren van de methodiek zou voor 2008 tot ongewenste gevolgen leiden. Dit besluit leidt tot een tijdelijke oplossing van de problematiek.

##### *1.2 Het energielabel*

Alle modellen nieuwe personenauto's die in Nederland te koop worden aangeboden, zijn voorzien van een energielabel. Op dit label wordt door middel van een letter van A tot en met G aangegeven hoe zuinig een auto is ten opzichte van andere auto's die net zo groot zijn. Auto's voorzien van het label met de letter A zijn relatief het meest zuinig. De berekeningsmethode voor bepaling van deze relatieve energiezuinigheid is vastgelegd in het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's. De relatieve energiezuinigheid van een auto wordt vastgesteld ten opzichte van de referentiewaarde voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de desbetreffende auto. Er is voor gekozen om de relatieve energiezuinigheid van personenauto's te bepalen op grond van de specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot en niet op grond van het brandstofverbruik. Deze keuze verdient de voorkeur, omdat typegoedkeuringsinformatie betreffende motorvoertuigen de specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot met een hogere nauwkeurigheid aangeeft, dan dat het dat voor brandstofverbruik doet.

Auto's die een bepaalde brandstof gebruiken worden onderling met elkaar vergeleken (benzineauto's met andere benzineauto's en dieselauto's met andere dieselauto's) om te bepalen van welk label de auto wordt voorzien. Hierbij gelden aparte referentiewaarden voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's op benzine en van auto's op diesel. Omdat er weinig auto's zijn die reeds bij de fabriek van een aardgas- of LPG-installatie worden voorzien is het niet mogelijk om voor aardgas en LPG een onderlinge vergelijking te maken, zoals dat wel voor benzineauto's en dieselauto's gebeurt. Er bestaat daarom geen referentiewaarde voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot die gebaseerd is op aardgas- of LPG-gebruik. Daarom wordt momenteel voor deze auto's het energielabel niet op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met

aardgas of LPG als brandstof vastgesteld, maar op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met benzine als brandstof.

### *1.3 Af-fabriek- en retrofit-installaties*

Bij auto's met aardgas en LPG als brandstof wordt een onderscheid gemaakt tussen auto's met een reeds bij de fabriek geïnstalleerde installatie (af-fabriek-installatie) en auto's met een naderhand ingebouwde installatie (retrofit-installatie). Bij af-fabriek-installaties worden alle benodigde onderdelen direct tijdens de productie van de auto door de fabrikant ingebouwd. De gasinstallatie is dan van OEM-kwaliteit (Original Equipment Manufacturer). Deze installaties zijn specifiek op het betreffende model auto afgesteld, waardoor de emissies van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), koolstofoxiden (CO) en vluchtige organische stoffen (VOS) zich op het laagst mogelijke niveau bevinden.

Bij LPG-installaties die naderhand worden ingebouwd, en voor zover het voorkomt ook bij aardgasinstallaties die naderhand worden ingebouwd, gaat het om systemen die bij de aflevering van een auto door een inbouwstation worden ingebouwd. Deze installaties zijn veelal geschikt voor een familie van motortypen. Het afstellen van de brandstof-toevoer is hierdoor minder specifiek afgestemd op het motortype waarbij de installatie wordt ingebouwd. In de praktijk betekent dit dat de emissies van NO<sub>x</sub>, VOS en CO van retrofit-installaties niet zo laag zijn als die van af-fabriek-installaties.

Vrijwel alle aardgasauto's hebben een af-fabriek-installatie. Retrofit-aardgasinstallaties komen nauwelijks voor. LPG-auto's zijn wel vrijwel allemaal voorzien van een naderhand ingebouwde installatie. Er zijn maar enkele autotypen met een af-fabriek LPG-installatie.

Tijdens de typekeuring van aardgas- en LPG-auto's met een af-fabriek-installatie wordt een verbruiksmeting op aardgas of LPG uitgevoerd, zodat een officiële waarde voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot met aardgas of LPG als brandstof beschikbaar is.

### *1.4 Energielabels voor nieuwe personenauto's met een af-fabriek aardgas- of LPG-installatie*

Bij auto's waarvan de test als bedoeld in richtlijn 80/1268/EG met benzine als brandstof is uitgevoerd en waarbij naderhand een aardgas of LPG-installatie is ingebouwd, is geen officiële waarde van de CO<sub>2</sub>-uitstoot op aardgas dan wel op LPG beschikbaar. Voor deze auto's wordt de relatieve energiezuinigheid gebaseerd op de geconstateerde CO<sub>2</sub>-waardes met benzine als brandstof.

Voor auto's met een af-fabriek aardgas- of LPG-installatie worden tijdens de test als bedoeld in de richtlijn 80/1268/EG veelal twee officiële CO<sub>2</sub>-uitstootwaarden gemeten, namelijk één waarbij benzine als brandstof is gehanteerd, en één waarbij aardgas of LPG als brandstof is gehanteerd. Momenteel wordt voor het energielabel voor deze auto's alleen gebruik gemaakt van de test waarbij benzine als brandstof is gehanteerd.

Door de lagere C/H verhouding van aardgas en LPG hebben auto's met aardgas en LPG als brandstof echter een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer dan auto's met benzine als brandstof. Van aardgasauto's is de CO<sub>2</sub>-uitstoot circa 20% lager dan van vergelijkbare benzineauto's en van LPG-auto's is de uitstoot circa 10% lager. Dit besluit strekt tot aanpassing van de huidige situatie zodat de relatieve energiezuinigheid van auto's met aardgas of LPG als brandstof ten opzichte van auto's met benzine als brandstof niet langer te energie-inefficiënt wordt aangegeven op het label.

### *1.5 Energielabels voor personenauto's met andere energiebesparende brandstoffen*

Vedere aanpassing van de regeling om etikettering van auto's op andere brandstoffen met een relatief lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot mogelijk maakt is overwogen, maar niet mogelijk gebleken. Hier worden kort de oorzaken die daaraan ten grondslag liggen uiteengezet.

Bij dieselauto's met bijvoorbeeld biodiesel als brandstof, is geen sprake van een speciale installatie die het gebruik van deze brandstof mogelijk maakt. Bij dieselauto's wordt de test als bedoeld in Richtlijn 80/1268/EG alleen met diesel als brandstof uitgevoerd. Voor dieselauto's kan dus alleen een energielabel op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met diesel als brandstof worden bepaald. Een energielabel met biodiesel als brandstof is niet mogelijk omdat de officiële waarde voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot op biodiesel niet beschikbaar is. Een label met biodiesel als brandstof is bovendien niet effectief, omdat de CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer van die brandstof niet veel verschilt van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van «gewone» diesel.

Bij auto's met een mengsel van 85% bio-ethanol en 15% benzine (E85) als brandstof is nog geen sprake van een geharmoniseerde Europese testmethode om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te meten. Ook voor auto's met E85 als brandstof is een energielabel op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met E85 als brandstof dus nog niet mogelijk.

Bij auto's met Pure Plantaardige Olie (PPO) als brandstof geldt dat de betreffende installaties alleen naderhand in de auto worden geplaatst. Om die reden is ook voor PPO geen specifiek energielabel mogelijk.

### *1.6 Fiscale consequenties*

Aan het label zijn fiscale consequenties verbonden. Zo is op 1 juli 2006 voor nieuwe personenauto's een differentiatie in de aankoopbelasting ingevoerd (BPM), die is gekoppeld aan het energielabel. Auto's met een A- en B-label krijgen een BPM-bonus van € 1400 en € 700, voor auto's met een C-label blijft de BPM gelijk en voor auto's met een D-, E-, F- en G-label is er een BPM-malus van respectievelijk € 400, € 800, € 1200 en € 1600. Deze differentiatie heeft specifiek tot doel de verkoop van auto's met een A- en B-label te doen toenemen. Omdat voor auto's met aardgas of LPG als brandstof nu geen, op die brandstoffen specifiek afgestemd label beschikbaar is, worden deze auto's voor de BPM-differentiatie gekoppeld aan het label alsof zij benzine als brandstof verbruiken. Bij een beoordeling op basis van de CO<sub>2</sub>-waarde op basis van aardgas en LPG als brandstof, zijn auto's met aardgas als brandstof circa twee zuinigheidscategorieën, en auto's met LPG als brandstof met circa één zuinigheidscategorie beter af. De aanpassing van het besluit heeft daarom als gevolg dat de BPM op auto's met een af-fabriek aardgasinstallatie gemiddeld dus maximaal € 1400 lager kan uitvallen, en de BPM op auto's met een af-fabriek LPG-installatie gemiddeld maximaal € 700.

## **2. Notificatie**

Het ontwerpbesluit is op 31 juli 2007 ingevolge artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 204) voorgelegd aan de commissie van de Europese Gemeenschappen. Deze notificatie was noodzakelijk aangezien de uitzondering op de verplichting om technische voorschriften te notificeren van richtlijn 98/34/EG alleen geldt voor rechtstreekse omzetting van de richtlijn. Nu het hier bepalingen in het ontwerp-besluit betreft die mogelijk verder gaan dan de minimumvereisten van de richtlijn was notificatie noodzakelijk.

Naar aanleiding van de notificatie is geen reactie van de Commissie van de Europese Gemeenschappen of van lidstaten ontvangen.

### **3. Administratieve lasten**

Invoering van een energielabel voor aardgasauto's leidt tot slechts een zeer geringe verhoging van de administratieve lasten. Voor het nieuwe aardgaslabel kan worden aangesloten bij de bestaande organisatie voor energielabeling voor benzine- en dieselauto's. Ook de CO<sub>2</sub>-waarden van auto's met een affabriek aardgas- of LPG-installatie worden reeds door de RDW geregistreerd.

Ten opzichte van de vele honderden modellen met een benzine- of dieselmotor is het aantal aardgasauto's bovendien zeer beperkt (5 à 10 modellen).

Ook het labelen van de auto's brengt geen extra kosten met zich mee. Aardgasauto's moeten namelijk nu zijn voorzien van een label met de CO<sub>2</sub>-prestaties met benzine als brandstof. Na aanpassing van het besluit worden de CO<sub>2</sub>-prestaties op het label getoond met aardgas als brandstof.

Er van uitgaande dat er in 2008 in totaal 10 modellen op aardgas zijn, dan kost het doorgeven door de importeurs van de modelbenamingen aan de RDW naar schatting:

10 x 0,5 uur per model = 5 uur. Met een uurtarief van 50 euro komt dit neer op jaarlijkse extra lasten van € 250 euro.

### **4. Bedrijfseffecten en milieueffecten**

Het besluit heeft geen substantiële gevolgen voor bepaalde producenten of handelaren en zal naar verwachting niet leiden tot een aanmerkelijke marktverschuiving. Bij de verkoop van aardgasauto's gaat het om substitutie van benzine, diesel of LPG-auto's. Aardgasauto's worden door meerdere merken (MB, Opel, VW, Fiat) aangeboden zodat het niet om één merk gaat dat wordt bevoordeeld. Het aantal auto's waar het om gaat is naar het zich laat aanzien beperkt. Dit hangt vooral samen het feit dat auto's met aardgas als brandstof door de nog beperkte hoeveelheid punten waar aardgas kan worden getankt, een beperkte actieradius hebben. Daardoor is de aanschaf van dergelijke auto's ook na inwerking-treding van dit besluit, nog steeds voor een, hoewel grotere, beperkte groep interessant. In 2006 werden in totaal circa 20 nieuwe personen-auto's met een affabriek aardgasinstallatie verkocht. Direct na het ingaan van het label voor aardgasauto's zal dit aantal oplopen tot naar schatting circa 50 auto's per jaar, mogelijk enkele honderden (0,01% à 0,1% van de jaarlijkse verkoop van circa 500.000 nieuwe personenauto's).

Auto's op aardgas hebben een circa 20% lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot dan vergelijkbare benzineauto's. Voor auto's op LPG bedraagt dit percentage 10%. Ten opzichte van dieselauto's hebben auto's met een affabriek gasinstallatie een lagere uitstoot van VOS en NOx. Uitgaande van een CO<sub>2</sub>-voordeel van 35 g/km (175 g/km voor benzine en 140 g/km voor aardgas) levert een aardgasauto bij 200 000 km een CO<sub>2</sub>-reductie op van 7 ton ten opzichte van een vergelijkbare benzineauto. Het aantal aardgas-auto's waar het om gaat is naar verwachting beperkt zodat op korte termijn het totale CO<sub>2</sub>-effect niet substantieel zal zijn. Als op langere termijn het aantal aardgasauto's toeneemt zijn de milieueffecten groter. Op dit moment is hiervan geen precieze inschatting mogelijk.

## II. ARTIKELSGEWIJS

### *Artikel I*

#### *Onderdeel A*

De tekst die vervalt maakte het mogelijk om auto's die uitsluitend getest waren met LPG of aardgas als brandstof, dus niet met benzine als brandstof, niet te voorzien van een label. Omdat de voorgestelde regeling een eigen labelcategorie voor deze auto's mogelijk maakt, is die uitzondering niet langer nodig.

#### *Onderdeel B*

De in te voegen tekst geeft aan welke waarden gehanteerd moeten worden als de formules worden gebruikt voor auto's, waarvoor de test als bedoeld in de genoemde richtlijn (mede) op aardgas of LPG is uitgevoerd. Dat betekent dat in die gevallen, waar in de formule «CO<sub>2</sub>-uitstoot» genoemd wordt, de CO<sub>2</sub>-uitstoot-waarden van de auto's met aardgas of LPG als brandstof worden gehanteerd. Waar in de formule «CO<sub>2</sub>-uitstoot<sub>ref.</sub>» wordt genoemd, wordt de referentiewaarde van CO<sub>2</sub>-uitstoot voor auto's met benzine als brandstof gehanteerd.

Ten gevolge van deze methodiek zal de relatieve energiezuinigheid van auto's met aardgas of LPG als brandstof in het label beter uitvallen. De op het zo totstandgekomen label gebaseerde BPM zal daarom gunstiger worden.

### *Artikel II*

De bepaling van de relatieve energiezuinigheid van een auto wordt wettelijk gebaseerd op een zogenoemde regressieformule voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's. Deze regressieformules worden bepaald door een aantal constanten en waarden die jaarlijks worden vastgesteld aan de hand van feitelijke gegevens over de actuele verkoop van auto's. Gebleken is dat toepassing van de door de RDW voor 2008 vastgestelde constanten en waarden onbedoelde gevolgen heeft voor de etikettering van het energiegebruik van bepaalde, energiezuinige modellen personenauto's. Bepaalde modellen zouden hierdoor ten onrechte een onzuinig label krijgen of niet langer voor het A-etiket in aanmerking komen. Als gevolg hiervan zou voor deze modellen een hogere aankoopbelasting gelden. Om dit te voorkomen is bepaald dat de door de RDW voor 2007 vastgestelde constanten en waarden ook voor 2008 van toepassing zijn. Dit betekent dat de in 2008 aangeboden auto's worden beoordeeld aan de hand van dezelfde norm als de in 2007 aangeboden auto's.

Deze wijziging kan worden beschouwd als een oplossing voor het gerezen probleem voor de korte termijn. Voor de periode vanaf 2008 zal worden onderzocht hoe de bestaande methodiek kan worden aangepast om in het onderhavige probleem te voorzien. Uitgangspunt daarbij blijft dat rekening wordt gehouden met de toenemende energiezuinigheid van auto's. Zonodig zal het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's dan worden aangepast.

De Minister van Economische Zaken,  
M. J. A. van der Hoeven

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer  
a.i.,  
C. P. Vogelaar