

Vergaderjaar 2011–2012

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 155

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 1 maart 2012

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ hebben enkele fracties de behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 5 december 2011 inzake de ontwerpwijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's (Kamerstuk 31 209, nr. 153).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 29 februari 2012.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie, Snijder-Hazelhoff
Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Sommen

¹ Samenstelling:

Leden: Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Voorzitter Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Kuiken, A.H. (PvdA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), Ondervoorzitter Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD), Holtackers en M.P.M. (CDA).

Plv. leden: Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Hazekamp, A.A.H. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Groot, V.A. (PvdA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Dijkers, S.W. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

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

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de voorgenomen wijzigingen in de procedure omtrent het vaststellen van de etikettering van personenauto's op het vlak van energiezuinigheid.

De leden van de PvdA-fractie kunnen instemmen met de procedurele wijzigingen die de minister voorstelt. Toch houden deze leden wel een kritische houding ten aanzien van het realiteitsgehalte van de aangegeven classificatie. Te vaak ontvangen deze leden signalen dat de classificatie niet overeenkomt met de praktijk van het autogebruik. De leden van de PvdA-fractie vragen daarom aan de minister op welke wijze zij denkt te waarborgen dat de classificatie die zij voorzien, strookt met het daadwerkelijke gebruik en de daadwerkelijke CO₂-uitstoot. Graag horen de leden van de PvdA-fractie hoe zij het traject van classificatie vormgeeft. Is de minister voornemens om in het traject van classificatie, waarin ook de constanten en waarden worden vastgesteld die de basis vormen van de classificatie op de etiketten, niet alleen de automobielindustrie te raadplegen, maar ook onafhankelijke instanties als de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) en consumentenorganisaties? Ziet de minister, samen met de leden van de PvdA-fractie ook de noodzaak om in Europees verband te komen tot onafhankelijke controle op het realiteitsgehalte van de etikettering in relatie tot het dagelijks gebruik?

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

Het energielabel dat aan nieuwe personenauto's wordt toegekend geeft de consument inzicht in de milieuvriendelijkheid en energiezuinigheid van de auto. Het tweejaarlijks aanscherpen van dit energielabel stimuleert de autobranche tot het ontwikkelen van steeds schonere auto's. De leden van de CDA-fractie staan positief tegenover het initiatief om de procedure waarmee het label tweejaarlijks wordt aangescherpt, te vereenvoudigen.

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

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

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de ontwerpwijziging. Aanscherping van de etikettering is een goede zaak. Het milieu en de volksgezondheid zijn er bij gebaat. Deze leden hebben een aantal vragen.

Er is er een groot verschil in de uitkomsten van de «rollerbank» proef waarop de etikettering wordt gebaseerd en de werkelijke uitstoot en verbruik in de praktijk. Hoe staat het met de belofte om dat verschil 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?

Er is een oneerlijkheid in het systeem ingebakken als het gaat om de etikettering en beprijzing. De etiketten vergelijken auto's in hun eigen klasse. Dat is gedaan omdat je logischerwijs kan verwachten dat een dikke Mercedesrijder niet overstapt naar de veel zuiniger Toyota Aygo. Door naar klasse te etiketteren wordt iedere koper toch verleid duurzamer typen auto's te rijden. De leden van de SP-fractie vragen waarom er een

koppeling tussen BPM en die etikettering bestaat. Daardoor zijn vervuillende grote auto's alsnog bevoordeeld, en in absolute euro's nog stevig ook, ten opzichte van kleinere auto's die in de praktijk veel minder verbruiken en uitstoten.

Er is een stevige lobby op gang gekomen vanuit Nederlandse overheden richting de Europese Commissie met betrekking tot de luchtkwaliteits-eisen die de Europese richtlijnen ons opleggen. Kern van de boodschap is dat bronbeleid hard nodig is, wil Nederland ooit aan die normen voldoen. Bekend is dat vooral lokaal de auto de grootste bron van fijn stof is. In hoeverre is fijn stof onderdeel van de criteria voor etikettering en is het mogelijk ook via die etikettering de, niet zo enthousiast aan de fijnstofproblematiek meewerkende, auto-industrie tot bronbeleid te bevorderen?

Tot slot, welke maatregelen zijn er om na aanschaf van de auto de eigenaar aan te spreken op verbruik en uitstoot? Hoe bijvoorbeeld is op te treden tegen de slimme jongen die een auto met A-label chiptunet en brede «sloffes» eronder legt? Dan zwaait hij trots met zijn A-label en vervuilt vervolgens met zijn dikke leasebak de leefomgeving.

II. Reactie van de staatssecretaris

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

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 directeuren 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 verbruikscijfers 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 onderzoeksinstelling 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.

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.