

---

## 475

### **Besluit van 3 november 2000, houdende regels inzake de etikettering van het energiegebruik van personenauto's (Besluit etikettering energiegebruik personenauto's)**

---

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 4 juli 2000, nr. WJZ00042055, gedaan mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

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), op artikel 6 van de Wet energiebesparing toestellen en op artikel 4b, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 24 augustus 2000, nr. W10.00.0271/II);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Economische Zaken van 26 oktober 2000, nr. WJZ 00066707, uitgebracht mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel 1**

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. richtlijn 70/156/EEG: richtlijn nr. 70/156/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEEG L 42);
- b. richtlijn 80/1268/EEG: richtlijn nr. 80/1268/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 december 1980 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake het brandstofverbruik van motorvoertuigen (PbEG L 375);
- c. richtlijn 92/61/EEG: richtlijn nr. 92/61/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen (PbEEG L 225);
- d. richtlijn 1999/94/EG: 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);

e. personenauto: een motorvoertuig van categorie M1, zoals gedefinieerd in bijlage II bij richtlijn 70/156/EEG, dat onder richtlijn 80/1268/EEG valt, met uitzondering van voertuigen die onder richtlijn 92/61/EEG vallen en voertuigen voor speciale doelen als omschreven in artikel 4, eerste lid, onder a, tweede streepje, van richtlijn 70/156/EEG;

f. nieuwe personenauto: een personenauto die nog niet eerder is verkocht aan een persoon voor een ander doel dan verkoop of levering aan een derde;

g. leverancier: degene die nieuwe personenauto's in Nederland in de handel brengt;

h. verkooppunt: een plaats waar nieuwe personenauto's zijn uitgesteld of aan potentiële klanten ten verkoop of ter leasing worden aangeboden, waaronder begrepen beurzen waar nieuwe personenauto's aan het publiek worden gepresenteerd;

i. handelaar: degene die nieuwe personenauto's op een verkooppunt ten verkoop of ter leasing aanbiedt of aan het publiek presenteert;

j. certificaat van overeenstemming: het document, bedoeld in artikel 6 van richtlijn 70/156/EEG;

k. merk: het handelsmerk van de constructeur dat op het certificaat van overeenstemming en in de typegoedkeuringsdocumentatie is vermeld;

l. type, variant en uitvoering: de door de constructeur opgegeven versies van een bepaald voertuigmerk, zoals omschreven in bijlage IIB bij richtlijn 70/156/EEG, die individueel worden onderscheiden door typegoedkeuringsnummers, variantcodes en uitvoeringscodes;

m. model: de handelsbenaming van het merk, het type en, indien voorhanden en dienstig, de variant en uitvoering van een personenauto;

n. officieel brandstofverbruik: het door de typegoedkeuringsinstantie aangenomen brandstofverbruik overeenkomstig richtlijn 80/1268/EEG en vermeld in bijlage VIII van richtlijn 70/156/EEG, die is gehecht aan het EG-typegoedkeuringsformulier of in het certificaat van overeenstemming, met dien verstande dat, wanneer verscheidene varianten of uitvoeringen onder één model zijn gegroepeerd, de op te geven waarde van het brandstofverbruik van dat model gebaseerd is op de variant of uitvoering met het hoogste officiële brandstofverbruik binnen die groep;

o. officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot: de uitstoot gemeten overeenkomstig richtlijn 80/1268/EEG en vermeld in bijlage VIII van richtlijn 70/156/EEG, die is gehecht aan het EG-typegoedkeuringsformulier of in het certificaat van overeenstemming, met dien verstande dat, wanneer verscheidene varianten of uitvoeringen onder één model zijn gegroepeerd, de op te geven CO<sub>2</sub>-waarde van dat model is gebaseerd op de variant of uitvoering met de hoogste officiële CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen die groep;

p. reclamemateriaal: al het drukwerk dat wordt gebruikt bij de afzet van, het adverteren voor en het bevorderen van de verkoop van voertuigen aan het publiek, waartoe in ieder geval behoren technische handboeken, brochures en reclame in kranten en tijdschriften, in de vakpers en op affiches;

q. RDW: de Dienst Wegverkeer, genoemd in artikel 4a van de Wegenverkeerswet 1994;

r. brandstofverbruiksgids: een gids met informatie ten behoeve van de consument omtrent het energiegebruik van alle op de Nederlandse markt verkrijgbare nieuwe modellen personenauto's;

s. relatieve energiezuinigheid: de mate waarin een personenauto meer of minder CO<sub>2</sub> uitstoot dan de referentiewaarde voor de desbetreffende auto;

t. referentiewaarde: de uitkomst van de formules opgenomen in bijlage 4, onderdeel 5A, voor personenauto's met benzine als brandstof,

respectievelijk in bijlage 4, onderdeel 5B, voor personenauto's met diesel als brandstof;

u. regressieformules: de formules met behulp waarvan de relatieve energiezuinigheid van personenauto's kan worden berekend;

v. informatie omtrent het energiegebruik: informatie omtrent het officiële brandstofverbruik, de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot, de relatieve energiezuinigheid of andere gegevens met betrekking tot het energiegebruik van nieuwe personenauto's;

w. energie-etiket: een etiket met informatie ten behoeve van de consument omtrent het energiegebruik van de auto waarop het is aangebracht;

x. richtlijn 92/21/EEG: richtlijn nr. 92/21/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 31 maart 1992 betreffende massa's en afmetingen van motorvoertuigen van categorie M1 (PbEEG 1992, L 129).

## **Artikel 2**

1. De leverancier draagt ervoor zorg dat de handelaren, aan wie hij nieuwe personenauto's levert, beschikken over de voor het desbetreffende kalenderjaar geldende energie-etiketten voor deze personenauto's, die voldoen aan de eisen van bijlage 1 bij dit besluit.

2. De leverancier draagt ervoor zorg dat de handelaren, aan wie hij nieuwe personenauto's levert, met het oog op de naleving van artikel 6, eerste lid, onder b, beschikken over voldoende voor het desbetreffende kalenderjaar geldende brandstofverbruiksgidsen.

3. De leverancier draagt ervoor zorg dat de handelaren, aan wie hij nieuwe personenauto's levert, beschikken over een poster of een display met informatie omtrent het energiegebruik van alle nieuwe personenauto's van de leverancier die door de handelaar zijn uitgesteld of te koop of ter leasing worden aangeboden, welke voldoet aan de eisen van bijlage 2 bij dit besluit.

4. De leverancier stelt de energie-etiketten en posters of displays tegen ten hoogste de kostprijs ter beschikking. De leverancier stelt de brandstofverbruiksgidsen kosteloos ter beschikking.

## **Artikel 3**

1. De RDW stelt jaarlijks vóór 1 december de brandstofverbruiksgids samen voor het eerstvolgende kalenderjaar.

2. De brandstofverbruiksgids voldoet aan de eisen van bijlage II bij richtlijn 1999/94/EG.

3. De RDW stelt de brandstofverbruiksgids kosteloos beschikbaar aan de leveranciers.

4. Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer wijst een of meer instanties aan waar een consument op verzoek kosteloos een brandstofverbruiksgids kan verkrijgen.

## **Artikel 4**

1. Reclamemateriaal inzake nieuwe personenauto's bevat informatie omtrent het energiegebruik van de modellen personenauto's waarop deze reclame betrekking heeft. Deze informatie voldoet aan de eisen van bijlage 3 bij dit besluit.

2. De leverancier draagt ervoor zorg dat de handelaren op verzoek beschikken over de informatie, bedoeld in het eerste lid, die betrekking heeft op de modellen personenauto's van de leverancier die door de handelaar zijn uitgesteld of te koop of ter leasing worden aangeboden.

3. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op reclamemateriaal dat alleen betrekking heeft op een merk en niet op bepaalde modellen in het bijzonder.

4. Het is verboden op reclamemateriaal merktekens, symbolen of opschriften betreffende het energiegebruik aan te brengen, die niet in overeenstemming zijn met dit besluit, indien dit bij potentiële gebruikers van nieuwe personenauto's verwarring kan wekken.

#### **Artikel 5**

1. De leverancier draagt zorg voor de juistheid van de informatie, bedoeld in de artikelen 2, eerste en derde lid, en 4, tweede lid.

2. Onverminderd het eerste lid, draagt degene die opdracht geeft tot het vervaardigen van reclamemateriaal zorg voor de juistheid van de informatie, bedoeld in artikel 4, eerste lid.

#### **Artikel 6**

1. Het is een handelaar verboden om een nieuwe personenauto op een verkooppunt ten verkoop of ter leasing tentoon te stellen of aan het publiek te presenteren zonder dat:

a. duidelijk zichtbaar op of in de onmiddellijke nabijheid van de auto een voor de desbetreffende auto van toepassing zijnde energie-etiket als bedoeld in artikel 2, eerste lid, is aangebracht,

b. de consument op het verkooppunt op verzoek een gratis brandstofverbruiksgids kan verkrijgen en

c. op het verkooppunt duidelijk zichtbaar voor elk merk van daar te koop of ter leasing aangeboden of gepresenteerde nieuwe personenauto's een poster of display met informatie omtrent het energiegebruik als bedoeld in artikel 2, derde lid, aanwezig is.

2. Het is een handelaar verboden een nieuwe personenauto ten verkoop of ter leasing tentoon te stellen of aan het publiek te presenteren, terwijl op de etiketten en posters of displays of in de brandstofverbruiksgids merktekens, symbolen of opschriften zijn aangebracht betreffende het energiegebruik, die niet in overeenstemming zijn met dit besluit, indien dit bij potentiële gebruikers van nieuwe personenauto's verwarring kan wekken.

#### **Artikel 7**

1. De leverancier verstrekt jaarlijks vóór 1 oktober aan de RDW de volgende gegevens:

a. de benaming van de modellen nieuwe personenauto's waarvan hij weet of verwacht dat hij die in het eerstvolgende kalenderjaar in Nederland in de handel zal brengen;

b. de groepering van varianten of uitvoeringen van een merk tot modellen nieuwe personenauto's.

2. De leverancier verstrekt in de periode tussen de mededelingen, bedoeld in het eerste lid, gegevens aan de RDW inzake:

a. de benaming van modellen nieuwe personenauto's waarvan hij weet of verwacht dat hij die in Nederland in de handel zal brengen, voor zover deze gegevens niet reeds op grond van het eerste lid aan de RDW zijn verstrekt;

b. de groepering van varianten of uitvoeringen van een merk tot modellen nieuwe personenauto's, bedoeld in onderdeel a.

3. De leverancier kan in de periode, bedoeld in het tweede lid, varianten of uitvoeringen van een merk toevoegen aan een reeds eerder op grond van het eerste lid of het tweede lid, onder a, gemeld model, mits:

a. hij deze gegevens binnen een maand na toevoeging aan de RDW verstrekt en

b. de groepering van dat model door toevoeging van die variant of uitvoering aan het model niet zodanig wijzigt, dat het model een hoger officieel brandstofverbruik of een hogere officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot

krijgt, of dat het model een zodanig andere relatieve energiezuinigheid, berekend overeenkomstig bijlage 4, krijgt dat het model tot een andere energie-efficiëntieklasse gaat behoren.

4. De benamingen van modellen nieuwe personenauto's als bedoeld in het eerste en tweede lid zijn zodanig dat daaruit de verschillen tussen de diverse modellen kunnen worden opgemaakt.

5. Onder één model worden geen varianten of uitvoeringen gegroepeerd die een verschillende soort brandstof gebruiken.

#### **Artikel 8**

1. De RDW stelt ieder jaar vóór 1 september de constanten vast voor de in bijlage 4 opgenomen regressieformules, alsmede de daarbij behorende waarden van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot voor personenauto's met benzine als brandstof en voor personenauto's met diesel als brandstof, welke gelden voor het eerstvolgende kalenderjaar.

2. De constanten en waarden, bedoeld in het eerste lid, worden jaarlijks vóór 1 september door de RDW bekendgemaakt in de Staatscourant.

#### **Artikel 9**

1. Een wijziging van de richtlijnen of van een daarbij behorende bijlage waarnaar in dit besluit wordt verwezen, treedt voor de toepassing van dit besluit in werking met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

2. Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer doet mededeling van een wijziging van richtlijn 1999/94/EG in de Staatscourant.

#### **Artikel 10**

1. In afwijking van artikel 3, eerste lid, stelt de RDW in 2000 de brandstofverbruiksgids samen vóór 30 december.

2. In afwijking van artikel 7, eerste lid, verstrekt de leverancier de in dat lid bedoelde gegevens in 2000 binnen één maand na de bekendmaking, bedoeld in het derde lid van dit artikel, maar in ieder geval vóór 25 november aan de RDW.

3. In afwijking van artikel 8 stelt de RDW in 2000 de in dat artikel bedoelde constanten en waarden vast vóór 8 november en maakt hij deze voor die datum bekend in de Staatscourant.

#### **Artikel 11**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 18 januari 2001, met uitzondering van de artikelen 1, 3, 7, 8, 9, eerste lid, en 10 en bijlage 4, onder II, die in werking treden met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het besluit wordt geplaatst.

#### **Artikel 12**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit etikettering energiegebruik personenauto's.

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 12 december 2000, nr. 241.

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

's-Gravenhage, 3 november 2000

Beatrix

De Minister van Economische Zaken,  
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. P. Pronk

Uitgegeven de *negende* november 2000

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals

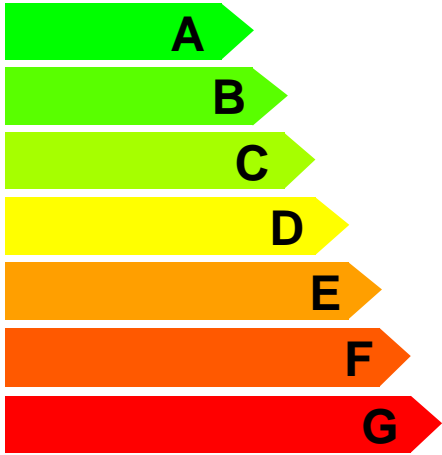

## **Bijlage 1 bij het Besluit etikettering energiegebruik personen- auto's**

### **Bijlage 1**

Het energie-etiket, bedoeld in artikel 2, eerste lid, voldoet aan de volgende vereisten.

## Opmaak

Het etiket heeft de volgende vorm.

<h1>Energie</h1>	<h1>Personenauto</h1>	
Fabrikant Model	<b>Logo</b> ABC 123 DEF GHI	— I — II
Brandstof		— III
<b>Brandstofverbruik</b> gemeten volgens de test van de typegoedkeuring.	<b>XY.Z liter / 100 km</b> = 1 liter op XY.Z km	— IV — V
<b>Zuinig</b>  <b>Onzuinig</b>		— VI
<b>CO<sub>2</sub>-uitstoot</b> CO <sub>2</sub> is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt.	<b>XYZ gram / km</b>	— VII
Jaar van toepassing	2XYZ	— VIII
<p>Een gids betreffende het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot met gegevens voor alle nieuwe modellen personenauto's is gratis verkrijgbaar in elk verkooppunt.</p> <p>Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet-technische factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een auto.</p> <p>Richtlijn 1999/94/EG: Etikettering personenauto's</p>		



Ten aanzien van de op het etiket te vermelden informatie geldt het volgende.

I. Handelsmerk of logo van de fabrikant.

II. Aanduiding van het model, met inachtneming van het bepaalde in artikel 7 van het besluit.

III. Brandstofsoort.

IV. Officieel brandstofverbruik, uitgedrukt in liters per 100 km, tot één decimaal nauwkeurig voor benzine, LPG of diesel, of in m<sup>3</sup> per 100 km voor aardgas.

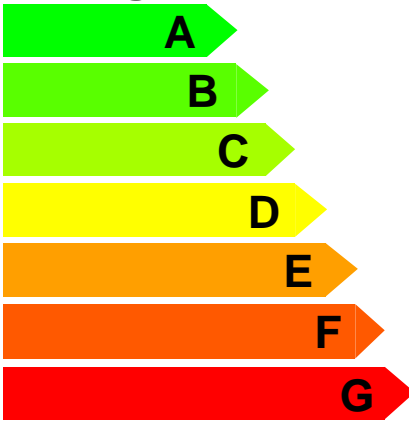

V. Officieel brandstofverbruik, uitgedrukt in «1 liter op km», tot één decimaal nauwkeurig voor benzine, LPG of diesel, of «1 m<sup>3</sup> op km» voor aardgas.

VI. De energie-efficiëntieklasse op basis van de relatieve energie-zuinigheid, bepaald overeenkomstig bijlage 4. Deze klasse wordt vermeld op hetzelfde niveau als de van toepassing zijnde pijl.

Voor personenauto's waarvan de test van richtlijn 80/1268/EG uitsluitend met LPG of aardgas als brandstof is uitgevoerd, wordt de pijl waarmee de energie-efficiëntieklasse wordt aangegeven, niet afgebeeld. In een dergelijk geval behoeven de pijlen met de energie-efficiëntieklassen A tot en met E hiertegenover evenmin te worden afgebeeld.

VII. Officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot, uitgedrukt in gram per kilometer, afgerond op het dichtstbijzijnde gehele cijfer.

VIII. Het kalenderjaar waarvoor het etiket geldt.

<h1>Energie</h1> <p>Fabrikant Model</p> <p>Brandstof</p>	<h1>Personenauto</h1> <div data-bbox="695 210 857 283"> <h2>Logo</h2> <p>ABC 123 DEF GHI</p> </div>
<h2>Brandstofverbruik</h2> <p>gemeten volgens de test van de typegoedkeuring.</p>	<h2>XY.Z liter / 100 km</h2> <p>= 1 liter op XY.Z km</p>
<h2>Zuinig</h2>  <h2>Onzuinig</h2>	
<h2>CO<sub>2</sub>-uitstoot</h2> <p>CO<sub>2</sub> is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt.</p>	<h2>XYZ gram / km</h2>
<p>Jaar van toepassing</p> <p>Een gids betreffende het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot met gegevens voor alle nieuwe modellen personenauto's is gratis verkrijgbaar in elk verkooppunt.</p> <p>Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet-technische factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een auto.</p> <p>Richtlijn 1999/94/EG: Etikettering personenauto's</p>	<p>2XYZ</p>

27 mm  
47 mm  
30 mm  
106 mm  
25 mm  
10 mm  
52 mm

105 mm

95 mm

10 mm

Het etiket heeft het A4-formaat (297 mm x 210 mm)

De kleuren voor de energie-efficiëntieklassen en voor de pijl ter indicatie van de klasse die van toepassing is, zijn:

CMYK: cyaan, magenta, geel, zwart.

Voorbeeld: 07X0: 0% cyaan, 70% magenta, 100% geel, 0% zwart.

Pijlen:

- A: X0X0
- B: 70X0
- C: 30X0
- D: 00X0
- E: 03X0
- F: 07X0
- G: 0XX0

Alle tekst wordt in zwart afgedrukt. De achtergrond is wit.

## **Bijlage 2 bij het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's**

### **Bijlage 2**

De poster en het display, bedoeld in artikel 2, derde lid, voldoen aan de volgende vereisten.

1. De minimale afmeting is 70 cm x 50 cm.
2. De informatie op de poster of het display is gemakkelijk leesbaar en gesteld in de Nederlandse taal.
3. De modellen personenauto's worden gegroepeerd per brandstoftype.
4. Voor elk brandstoftype worden de modellen gerangschikt in volgorde van toenemende CO<sub>2</sub>-uitstoot, waarbij het model met het laagste officiële brandstofverbruik bovenaan komt te staan.
5. Voor elk model personenauto op de lijst wordt aangegeven:
  - a. het merk en de benaming van het model met inachtneming van het bepaalde in artikel 7 van het besluit;
  - b. het in cijfers uitgedrukte, tot op één decimaal nauwkeurig aangegeven, officiële brandstofverbruik, uitgedrukt in liters per 100 kilometer en kilometers per liter voor benzine, LPG of diesel, of in m<sup>3</sup> per 100 kilometer en kilometers per m<sup>3</sup> voor aardgas;
  - c. de in cijfers uitgedrukte officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot in gram per kilometer, afgerond op het dichtstbijzijnde gehele cijfer.
6. Op de poster staan de teksten:
  - a. «Een gids betreffende het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot met gegevens voor alle nieuwe modellen personenauto's is gratis verkrijgbaar op elk verkooppunt.»;
  - b. «Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet-technische factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een auto. CO<sub>2</sub> is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt.»
7. De poster wordt ten minste iedere zes maanden bijgewerkt. In de tussenliggende periode worden nieuwe auto's onder aan de lijst toegevoegd.

## **Bijlage 3 bij het Besluit etikettering energiegebruik personen-auto's**

### **Bijlage 3**

Reclamemateriaal, bedoeld in artikel 4 van het besluit, voldoet aan de volgende vereisten.

1. De informatie is gemakkelijk leesbaar en valt niet minder op dan het hoofdbestanddeel van de in het reclamemateriaal verstrekte informatie.

2. De informatie is, zelfs bij vluchtige inzage van het materiaal, gemakkelijk te begrijpen.

3. In het reclamemateriaal worden het officiële brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot opgenomen voor het model waarop het reclamemateriaal betrekking heeft. Indien het reclamemateriaal betrekking heeft op meer dan één model, worden hetzij de gegevens met betrekking tot het officiële brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot voor alle vermelde modellen opgenomen, hetzij een reeks gegevens variërend van het slechtste tot het beste officiële brandstofverbruik en de slechtste tot de beste officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot.

4. Het officiële brandstofverbruik wordt, tot op één decimaal nauwkeurig, uitgedrukt in kilometer per liter en liters per 100 kilometer voor benzine, LPG of diesel, of in m<sup>3</sup> per 100 kilometer en kilometers per m<sup>3</sup> voor aardgas. De officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt uitgedrukt in gram per kilometer, afgerond op het dichtstbijzijnde gehele cijfer.

## Bijlage 4 bij het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's

### Bijlage 4

#### 1. Bepaling energie-efficiëntieklasse

De energie-efficiëntieklasse van een nieuw model personenauto wordt bepaald aan de hand van de relatieve energiezuinigheid van de personenauto volgens de volgende tabel:

Energie-efficiëntieklasse	Relatieve energiezuinigheid [%]
A	relatieve energiezuinigheid < - 20%
B	- 20 <= relatieve energiezuinigheid < - 10%
C	- 10 <= relatieve energiezuinigheid < 0%
D	0 <= relatieve energiezuinigheid < 10%
E	10 <= relatieve energiezuinigheid < 20%
F	20 <= relatieve energiezuinigheid < 30%
G	30 <= relatieve energiezuinigheid

Bij de vaststelling van de energie-efficiëntieklasse wordt de relatieve energiezuinigheid uitgedrukt als een percentage en niet afgerond. Wanneer verscheidene varianten of uitvoeringen onder één model zijn gegroepeerd, is de op te geven energie-efficiëntieklasse van het model gebaseerd op de minst zuinige variant of uitvoering binnen die groep. De relatieve energiezuinigheid wordt berekend volgens de volgende 6 stappen:

1. Berekening van de gemiddelde lengte met behulp van regressieformule voor de lengte:

$$\text{lengte}_{\text{gem.}} = C_{1, \text{lengte}} + C_{2, \text{lengte}} \times \text{breedte} + C_{3, \text{lengte}} \times [\text{breedte}]^2$$

2. Berekening van de gecorrigeerde lengte x breedte:

$$(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}} = [0,7 \times \text{lengte} + 0,3 \times \text{lengte}_{\text{gem.}}] \times \text{breedte}$$

3A. Controle van het toepassingsgebied van de regressieformule voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's met benzine als brandstof:

$$\begin{aligned} \text{Als: } (\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}} < -0,5 \times C_{2, \text{benzine}} / C_{3, \text{benzine}} \\ \text{dan: } (\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}} &= -0,5 \times C_{2, \text{benzine}} / C_{3, \text{benzine}} \end{aligned}$$

3B. Controle van het toepassingsgebied van de regressieformule voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's met diesel als brandstof:

$$\begin{aligned} \text{Als: } (\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}} < -0,5 \times C_{2, \text{diesel}} / C_{3, \text{diesel}} \\ \text{dan: } (\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}} &= -0,5 \times C_{2, \text{diesel}} / C_{3, \text{diesel}} \end{aligned}$$

4A. Berekening van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot met behulp van regressieformule voor auto's met benzine als brandstof:

$$\text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{gem.}} = C_{1, \text{benzine}} + C_{2, \text{benzine}} \times [(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}}] + C_{3, \text{benzine}} \times [(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}}]^2$$

4B. Berekening van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot met behulp van regressieformule voor auto's met diesel als brandstof:

$$\text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{gem.}} = C_{1, \text{diesel}} + C_{2, \text{diesel}} \times [(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}}] + C_{3, \text{diesel}} \times [(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}}]^2$$

5A. Berekening van referentie CO<sub>2</sub>-uitstoot voor etikettering van auto's met benzine als brandstof:

$$\text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{ref.}} = 0,75 \times \text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{gem.}} + 0,25 \times \text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{totaal gem. benzine}}$$

5B. Berekening van referentie CO<sub>2</sub>-uitstoot voor etikettering van auto's met diesel als brandstof:

$$\text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{ref.}} = 0,75 \times \text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{gem.}} + 0,25 \times \text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{totaal gem. diesel}}$$

6. Berekening van de relatieve energiezuinigheid:

$$\text{Relatieve energiezuinigheid} = [\text{CO}_2\text{-uitstoot} - \text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{ref.}}] / \text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{ref.}} \times 100\%$$

Personenauto's met een achteraf ingebouwde LPG- of aardgas installatie hebben de test van richtlijn 80/1268/EEG met benzine als brandstof ondergaan en worden om deze reden beschouwd als personenauto's met benzine als brandstof.

De bij toepassing van de formules in te vullen *lengte* is de voor de variant waartoe de personenauto behoort, laagste lengtewaarde die is vermeld in de aan het EG-typegoedkeuringsformulier gehechte bijlage I bij richtlijn 70/156/EEG. De lengte is gemeten overeenkomstig richtlijn 92/21/EEG.

De bij toepassing van de formules in te vullen *breedte* is de voor de variant waartoe de personenauto behoort, laagste breedtewaarde die is vermeld in de, aan het EG-typegoedkeuringsformulier gehechte, bijlage I bij richtlijn 70/156/EEG. De breedte is gemeten overeenkomstig richtlijn 92/21/EEG.

De waarden voor de lengte en de breedte worden in meters, met een nauwkeurigheid van drie cijfers achter de komma ingevuld. De waarde voor de specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt in gram/km, afgerond op het dichtstbijzijnde gehele cijfer ingevuld.

II. Vaststelling constanten en waarden ten behoeve van de berekening

De constanten  $C_{1, \text{lengte}}$ ,  $C_{2, \text{lengte}}$ ,  $C_{3, \text{lengte}}$ ,  $C_{1, \text{benzine}}$ ,  $C_{2, \text{benzine}}$ ,  $C_{3, \text{benzine}}$ ,  $C_{1, \text{diesel}}$ ,  $C_{2, \text{diesel}}$ ,  $C_{3, \text{diesel}}$  worden berekend met behulp van de kleinste kwadraten methode. Hierbij wordt het aantal verkochte auto's van elke uitvoering in rekening gebracht.

De waarden CO<sub>2</sub>-uitstoot<sub>totaal gem. benzine</sub> en CO<sub>2</sub>-uitstoot<sub>totaal gem. diesel</sub> hebben betrekking op de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's met respectievelijk benzine en diesel als brandstof.

De constanten en waarden worden berekend op basis van de gegevens omtrent CO<sub>2</sub>-uitstoot, de lengte, de breedte en de aantallen nieuwe personenauto's, die zijn verkocht in de periode van 12 maanden van juli tot en met juni voorafgaand aan het kalenderjaar, waarin de constanten en waarden van toepassing zijn.

De constanten en waarden, die voor deze periode van 12 maanden worden gevonden, worden gecorrigeerd voor de verwachte afname of toename van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot over de periode van 1,5 jaar gelegen tussen de 12 maanden, waarover de constanten en waarden zijn bepaald, en het kalenderjaar, waarin de constanten en waarden van toepassing zijn. Deze correctie wordt uitgevoerd door de gevonden constanten en waarden over de periode van juli tot en met juni van het voorgaande jaar voor benzine en diesel afzonderlijk met een percentage te

verlagen of te verhogen. Deze percentages, die worden afgerond op een tiende procent, worden mede bepaald aan de hand van de gemiddelde afname of toename van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van het derde kalenderjaar ten opzichte van het vierde kalenderjaar en van het tweede kalenderjaar ten opzichte van het derde kalenderjaar voorafgaand aan het kalenderjaar waarin de constanten van toepassing zijn.



# NOTA VAN TOELICHTING

## I. Algemeen

### 1. Vooraf

In deze nota van toelichting geef ik mede namens de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een toelichting op het besluit, houdende regels inzake de etikettering van het energiegebruik van personenauto's (Besluit etikettering energiegebruik personenauto's).

### 2. Inleiding

Deze algemene maatregel van bestuur op basis van de Wet energiebesparing toestellen strekt tot implementatie van 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, met rectificaties in PbEG 2000, L 87; hierna: de richtlijn). Daarbij wordt gebruik gemaakt van de ruimte die de richtlijn biedt om nadere nationale eisen te stellen.

Over dit besluit is onder meer overleg gevoerd met de RAI vereniging, de BOVAG, de ANWB, de Consumentenbond en de Stichting Natuur en Milieu. Met alle partijen is overeenstemming bereikt over de methodiek voor het bepalen van het relatieve energiegebruik. RAI en BOVAG wijzen echter vermelding van het relatieve energiegebruik op het etiket te principale af. Zij zijn, in tegenstelling tot onze opvatting hieromtrent, van mening dat deze vermelding niets toevoegt aan de voorlichting die zij reeds geven omtrent het brandstofverbruik van nieuwe personenauto's.

### 3. De richtlijn

De richtlijn vormt een onderdeel van de communautaire strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement van dergelijke auto's.

De richtlijn verplicht, kort samengevat, de lidstaten zorg te dragen voor de uitvoering van een viertal verplichtingen.

1°. Nieuwe personenauto's die in een verkooppunt worden tentoongesteld dienen te zijn voorzien van een etiket betreffende het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor die auto. In bijlage I bij de richtlijn zijn de minimale vereisten opgenomen waaraan een dergelijk etiket moet voldoen. De vereisten houden onder meer in de vermelding op het etiket van het officiële brandstofverbruik, de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot en enkele voorlichtende teksten. Vermelding verdient in dit verband, dat op grond van artikel 9, derde alinea, aanhef en onder a, van de richtlijn, deze minimale vereisten in de toekomst door de Commissie van de Europese Gemeenschappen zullen worden aangevuld met een specificering van het vormvoorschrift van het etiket.

2°. Ten minste eenmaal per jaar dient een brandstofverbruiksgids te worden uitgebracht, die aan de minimumvereisten van bijlage II bij de richtlijn voldoet. Deze gids moet kosteloos verkrijgbaar zijn bij een aan te wijzen instantie en in de verkooppunten van nieuwe auto's. De eisen van bijlage II zijn deels vergelijkbaar met die van bijlage I. Daarnaast moet in de gids een overzicht worden opgenomen van de tien meest brandstofefficiënte modellen nieuwe personenauto's, in volgorde van toenemende officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot voor elk brandstoftype.

3°. In een verkooppunt dient een affiche of display aanwezig te zijn, waarop voor elk merk daar uitgestalde of ten verkoop of ter leasing aangeboden nieuwe personenauto's, per model een lijst met het officiële

brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot is opgenomen. In bijlage III bij de richtlijn zijn de minimumvereisten ten aanzien van de poster of het display opgenomen.

4°. Tot slot dient in alle reclamemateriaal dat betrekking heeft op nieuwe personenauto's het officiële brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot hiervan te worden vermeld. Het reclamemateriaal moet voldoen aan de minimumvereisten van bijlage IV bij de richtlijn. In deze bijlage wordt een uitzondering gemaakt op de daarin vermelde verplichtingen voor reclamemateriaal dat alleen betrekking heeft op een merk en niet op bepaalde modellen in het bijzonder.

#### *4. Implementatie van de richtlijn en nadere nationale voorschriften*

De richtlijn is, zoals reeds blijkt uit het feit dat in de bijlagen daarbij slechts minimumvereisten zijn opgenomen, opgezet als minimumharmonisatie. Een lidstaat moet de exacte voorschriften geven ten aanzien van de etiketten en dergelijke. Deze kunnen verder gaan dan de minimumvereisten, zoals deze in de bijlagen bij de richtlijn zijn opgenomen. Het karakter van minimumharmonisatie volgt ook uit het feit dat de richtlijn is gebaseerd op artikel 175 EG-Verdrag. Op grond van artikel 176 EG-Verdrag beletten maatregelen die worden vastgesteld uit hoofde van artikel 175 niet dat een lidstaat verdergaande maatregelen handhaaft en treft. In paragraaf 4.1 wordt aangegeven welke aanvullende eisen in het besluit worden gesteld. De richtlijn geeft niet aan hoe de lidstaten de in de richtlijn genoemde verplichtingen moeten realiseren. Zij schrijft evenmin voor wie aan welke verplichtingen moet voldoen om deze resultaten te bereiken. De invulling waarvoor in dit besluit is gekozen wordt in paragraaf 4.2. toegelicht.

##### 4.1. Nationale voorschriften over relatieve energiezuinigheid

De voorschriften van dit besluit gaan in één opzicht duidelijk verder dan de minimumvereisten van de richtlijn. Op het etiket en in de brandstofverbruiksgids zullen, naast absolute cijfers met betrekking tot het officiële brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot, ook gegevens met betrekking tot de relatieve energiezuinigheid van de desbetreffende modellen nieuwe personenauto's worden opgenomen. De relatieve energiezuinigheid van een auto is, eenvoudig gezegd, de mate waarin deze auto zuiniger of minder zuinig is dan een auto die in grootte gelijk is. De relatieve energiezuinigheid zal op de etiketten en in de brandstofverbruiksgids worden weergegeven als een energie-efficiëntieklasse.

De vermelding van de energie-efficiëntieklasse op het etiket en in de brandstofverbruiksgids biedt de consument de gelegenheid op eenvoudige wijze een bewuste keuze te maken voor de meest zuinige personenauto in een bepaalde grootteklasse. Een consument heeft bij de aanschaf van een auto veelal tevoren reeds beslist of hij een grotere of kleinere auto wil aanschaffen. Binnen de door hem getrokken grenzen zou hij dan het absolute verbruik van de verschillende auto's moeten vergelijken, en daarbij zich telkens moeten afvragen of daarbij sprake is van een ten opzichte van het gemiddelde verbruik voor de desbetreffende voertuiggrootte zuinige of minder zuinige auto. Bij het etiket zoals dat in dit besluit wordt voorgeschreven kan op eenvoudige wijze door middel van de kleurcode op het etiket de relatieve zuinigheid van een auto worden herkend. Bovendien heeft etikettering door kleurcodering van groen, via geel naar rood een sterker effect op consumenten dan getalsmatige vermelding van het absolute verbruik. Verwacht mag dan ook worden dat van de vermelding van de energie-efficiëntieklasse op het etiket en in de brandstofverbruiksgids een stimulans zal uitgaan tot de aanschaf van energiezuinige auto's en dat hiermee een bijdrage wordt geleverd aan de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Voorts zal deze wijze van

etikettering een stimulans kunnen vormen voor fabrikanten om ernaar te streven zuinige auto's op de markt te brengen.

Op de poster of het display en in reclamemateriaal hoeft de energie-efficiëntieklasse niet te worden vermeld. In de richtlijn wordt voor posters en displays voorgeschreven dat modellen nieuwe personenauto's in volgorde van toenemende CO<sub>2</sub>-uitstoot moeten worden vermeld. Op deze wijze worden de in absolute zin meest zuinige modellen duidelijk weergegeven, maar worden modellen van verschillende grootte door elkaar gerangschikt. Rangschikking van modellen naar toenemende CO<sub>2</sub>-uitstoot loopt voorts niet parallel met rangschikking van modellen naar toenemende relatieve energiezuinigheid. Vermelding van de energie-efficiëntieklasse op posters of displays zou de wijze waarop op de poster en het display het brandstofverbruik van auto's wordt vergeleken niet ten goede komen en slechts tot verwarring voor de consumenten leiden.

Ook ten aanzien van vermeldingen in reclamemateriaal worden geen verdergaande eisen gesteld dan die van de richtlijn. Het vermelden van de energie-efficiëntieklasse zou leiden tot een naar verhouding zware belasting van het betrokken bedrijfsleven. Reclamemateriaal wordt ten eerste meestal niet in kleur uitgebracht, terwijl een groot deel van de effectiviteit van de vermelding van de energie-efficiëntieklasse samenhangt met de kleuren van de verschillende klassen. Daarnaast gaat een deel van het reclamemateriaal langer mee dan een jaar, terwijl jaarlijks per model nieuwe personenauto de energie-efficiëntieklasse opnieuw moet worden vastgesteld. Opleggen van deze eisen zou derhalve leiden tot veel hogere kosten.

#### 4.2. Uitvoering verplichtingen

De wijze van de uitvoering van de verplichtingen van de richtlijn sluit aan bij die van de uitvoering van reeds bestaande etiketteringsrichtlijnen op het gebied van energiegebruik, zoals bijvoorbeeld voor wasmachines en koelkasten. Dat betekent dat verplichtingen worden opgelegd aan leveranciers, dat wil zeggen degenen die een product in de handel brengen, en verplichtingen aan de handelaren, dat wil zeggen degenen die een product aan eindgebruikers aanbieden.

Bij de uitvoering van dit besluit speelt de Dienst Wegverkeer (RDW) een belangrijke rol. De RDW is op grond van de wegenverkeerswetgeving belast met de uitvoering van de Europese en nationale typegoedkeuringen en beschikt naast de gegevens die betrekking hebben op de typegoedkeuringen van personenauto's ook over de voor de uitvoering van het besluit benodigde expertise.

De verdeling van de verplichtingen houdt, kort samengevat, het volgende in. De leverancier zorgt er voor dat de etiketten en – naar keuze van de leverancier – posters of displays, beschikbaar komen voor de handelaren. De leverancier zorgt er daarbij, afhankelijk van de afspraken die hij daarover met de handelaar maakt, voor dat de juiste informatie reeds op etiketten en posters of displays is vermeld of dat hij de gegevens aan de handelaren meldt, zodat deze de gegevens op de etiketten en dergelijke kan opnemen. De handelaar zorgt er vervolgens voor dat etiketten en posters of displays aan de eindgebruiker worden getoond. De leveranciers mogen voor het etiket en de poster of het display bij de handelaar ten hoogste de kostprijs in rekening brengen. De leverancier beslist ook welke varianten en uitvoeringen van een type personenauto hij als een model ziet en hij meldt dit, op grond van artikel 7, aan de RDW.

Door de RDW wordt ten behoeve van de uitvoering van dit besluit een database opgezet. Hierin worden voor elke uitvoering van een voertuigtype uit het Europese systeem van typegoedkeuringen voor personenauto's diverse voertuigkenmerken, waaronder het officiële brandstofverbruik, de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot en de lengte en breedte,

geregistreerd. Tevens wordt in deze database het aantal verkochte auto's van elke uitvoering opgenomen. Op basis van deze database worden door de RDW jaarlijks de constanten van de regressielijnen voor de gemiddelde lengte en de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's bepaald (zie artikel 8 van het besluit). Tevens wordt de totaal gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle personenauto's met benzine of diesel als brandstof berekend. Op grond van artikel 3 van dit besluit is de RDW belast met het uitbrengen van een brandstofverbruiksgids. De leveranciers verstrekken de RDW daartoe jaarlijks de benodigde gegevens (artikel 7 van het besluit). De RDW stelt deze gids op verzoek kosteloos beschikbaar aan de leveranciers. De leveranciers stellen op hun beurt de gids weer op verzoek kosteloos beschikbaar aan handelaren. De handelaren zorgen er tenslotte voor dat de gids op verzoek kosteloos verkrijgbaar is voor consumenten. Daarnaast zullen op grond van artikel 3, vierde lid, in eerste instantie de ANWB, de Consumentenbond en Nederlandse Organisatie voor Energie en Milieu (Novem) worden aangewezen om op verzoek de gidsen kosteloos aan de consumenten beschikbaar te stellen.

Voor reclamemateriaal geldt tenslotte dat iedereen die reclamemateriaal maakt of laat maken er voor verantwoordelijk is, dat in dit materiaal informatie omtrent het energiegebruik van de modellen personenauto's waarop het materiaal betrekking heeft wordt opgenomen. De leverancier stelt wel op verzoek de benodigde informatie omtrent het officiële brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot van de nieuwe modellen personenauto's waarop de reclame betrekking heeft, beschikbaar aan «zijn» handelaren.

Overtreding van de bepalingen van dit besluit is strafbaar op grond van artikel 1, onder 4°, van de Wet economische delicten. Op dergelijke delicten staat als straf hechtenis van ten hoogste zes maanden of een geldboete van ten hoogste honderdduizend gulden.

## 5. Bedrijfseffecten

### 5.1. Bedrijven die effecten zullen ondervinden

Het besluit heeft bedrijfseffecten voor de volgende categorieën bedrijven:

- circa 45 leveranciers van nieuwe personenauto's, waaronder ongeveer 30 à 40 officiële importeurs en naar schatting ongeveer 10 niet-officiële («grijze») importeurs;
- in totaal ongeveer 3400 autobedrijven, zowel de officiële merkdealers als de universele bedrijven, die nieuwe personenauto's in hun showroom hebben staan of op beurzen aan het publiek presenteren; in oktober 1999 bedroeg het aantal leden van de Nederlandse Dealer Associatie 3350. Daarnaast zijn er naar schatting enkele tientallen universele autobedrijven, die nieuwe personenauto's verkopen;
- naar schatting 40 à 60 makers van reclamemateriaal voor personenauto's.

### 5.2. Kosten en baten

#### 5.2.1. Uitgangspunten

Bij het schatten van de kosten en baten als gevolg van het besluit is uitgegaan van de volgende uitgangspunten.

- Naar schatting worden door de leveranciers in totaal ongeveer 2 500 groepen van nieuwe modellen personenauto's gevormd, bestaande uit in totaal ongeveer 10 000 uitvoeringen.
- Jaarlijks worden ongeveer 500 000 nieuwe personenauto's verkocht. Naar schatting komt ongeveer 20% hiervan, dat wil zeggen 100 000 auto's, daadwerkelijk in een showroom te staan.

- Uitgaande van 3400 handelaars die nieuwe personenauto's verkopen, betekent dit dat een handelaar per jaar gemiddeld 30 nieuwe personenauto's in de showroom krijgt, waar een etiket op moet worden aangebracht.
- Gemiddeld staat een nieuwe personenauto 4 maanden in een showroom. Gemiddeld staan derhalve  $30/(12/4) = 10$  nieuwe auto's tegelijkertijd in een showroom.
- Tijdens de jaarwisseling moet de handelaar op gemiddeld 10 nieuwe personenauto's een nieuw etiket aanbrengen.
- Elke 6 maanden hangt een handelaar een nieuwe poster op. In totaal betreft dit dus  $3400 \times 2 = 6800$  nieuwe posters.
- Verondersteld wordt dat de leveranciers een gezamenlijk geautomatiseerd systeem zullen opzetten voor het vervaardigen en distribueren van de etiketten.
- Het daadwerkelijk drukken van de etiketten kan op verschillende manieren: centraal bij bijvoorbeeld het RAI Datacentrum of bij de leveranciers, of decentraal bij de handelaars. In de maanden voor de inwerkingtreding van het besluit zullen deze mogelijkheden door de branche worden onderzocht.
- Naar verwachting zullen jaarlijks 250 000 brandstofverbruiksgidsen (gemiddeld 1 gids per 2 kopers van een nieuwe auto) worden verstrekt. Voor de verstrekking van het boekje heeft de verkoper per boekje ongeveer 3 minuten nodig.
- Naar schatting zal in het eerste jaar na inwerkingtreding van het besluit 1 000 000 keer (2 keer per verkochte nieuwe personenauto) door een autoverkoper aan een consument worden uiteengezet wat het etiket precies inhoudt. Per keer is hiervoor 5 minuten benodigd. Het tweede jaar van de maatregel bedraagt het aantal toelichtende gesprekken naar schatting 666 000 en het derde jaar 330 000. In het vierde jaar is eenieder met het etiket vertrouwd en behoeft geen mondelinge toelichting meer te worden gegeven.
- Er wordt een gemiddeld uurtarief verondersteld van f 80 per uur.

## 5.2.2. Kosten

### 5.2.2.1. Personele kosten voor de leveranciers

Als gevolg van de minimumvereisten van de richtlijn moeten door de leveranciers personele kosten worden gemaakt voor:

- het opzoeken van de benodigde gegevens over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de typegoedkeuringsinformatie van nieuwe typen personenauto's;
- het groeperen van uitvoeringen tot nieuwe modellen personenauto's;
- het bekend maken van deze groepering en de handelsbenaming van de nieuwe modellen personenauto's aan de RDW;
- het opzetten en onderhouden van een geautomatiseerd systeem voor het afdrukken van de etiketten;
- het vervaardigen en distribueren van de posters (of displays) met verbruiksgegevens van nieuwe personenauto's;
- het distribueren van de brandstofverbruiksgidsen;
- het (doen) vermelden van informatie over het brandstofverbruik in reclamemateriaal.

Als gevolg van de additionele Nederlandse vereisten moeten door de leveranciers personele kosten worden gemaakt voor:

- het opzoeken van de benodigde gegevens betreffende lengte en breedte in de typegoedkeuringsinformatie van nieuwe typen personenauto's;
- het berekenen van de energie-efficiëntieklasse van de auto's die op de markt worden gebracht.

Naar schatting is voor het opzoeken van de benodigde informatie, het groeperen van de uitvoeringen tot een nieuw model personenauto, het

berekenen van de energie-efficiëntieklasse van de auto's, het aanleveren van handelsbenaming aan de RDW en het beheren van het geautomatiseerd systeem voor het afdrukken van de etiketten jaarlijks 4 uur per model benodigd, in totaal dus  $4 \times 2500 = 10\,000$  uur. Voor het vervaardigen en distribueren van de posters (of displays) en het distribueren van de brandstofverbruiksgidsen is naar schatting 7 000 uur benodigd. Uitgaande van een tarief van f 80 per uur wordt geschat dat de totale personele kosten voor de leveranciers ongeveer f 1,4 miljoen per jaar zullen bedragen.

Naar schatting vloeit ongeveer 70 procent van de jaarlijkse personele kosten voor de leveranciers voort uit de minimumvereisten van de richtlijn en ongeveer 30 procent uit de additionele Nederlandse vereisten. Dit betekent dat jaarlijks ongeveer f 0,4 miljoen van de in totaal f 1,4 miljoen personele kosten van de leveranciers het gevolg zijn van de additionele Nederlandse vereisten.

Voorafgaand aan inwerkingtreding van het besluit zullen in het jaar 2000 door de leveranciers diverse voorbereidende werkzaamheden moeten worden verricht, zoals het gezamenlijk opzetten van een geautomatiseerd systeem voor het vervaardigen en distribueren van de etiketten (en eventueel de posters) en het maken van «een inhaalslag» bij het opzoeken van de benodigde gegevens uit de typegoedkeuringsinformatie. Naar verwachting zullen deze voorbereidingsactiviteiten ongeveer f 1 miljoen extra personele kosten voor de leveranciers met zich meebrengen.

#### 5.2.2.2. Personele kosten voor de handelaren

– Door de handelaren moeten personele kosten worden gemaakt voor:

- het aanbrenge van de etiketten. Uitgaande van 10 minuten per etiket is hiermee in totaal jaarlijks ongeveer  $(100\,000 + 33\,000) / 6 = 22\,000$  uur gemoeid;

- het ophangen van de posters. Uitgaande van 30 minuten per poster is hiervoor in totaal jaarlijks ongeveer 3500 uur benodigd;

- het distribueren van de brandstofverbruiksgidsen. Uitgaande van 250 000 gidsen en 3 minuten per gids is hiervoor 12 500 uur benodigd;

- het toelichten van het etiket. Gedurende de eerste 3 jaar van de maatregel in totaal 2 miljoen gesprekjes met een gemiddelde duur van 5 minuten. In totaal 167 000 uur.

– De totale jaarlijkse personele kosten voor de handelaren (merkdealers en universele bedrijven) kunnen worden onderverdeeld in jaarlijks terugkerende kosten en kosten voor communicatie gedurende de eerste 3 jaar na de inwerkingtreding van dit besluit.

– Voor de jaarlijks terugkerende werkzaamheden is in totaal 38 000 uur benodigd. Met een gemiddeld tarief van f 80 per uur komt dit neer op ongeveer f 3 miljoen per jaar. De additionele Nederlandse eisen voor het etiket en de gids veroorzaken geen extra lasten voor de handelaren.

– Voor het geven van mondelinge informatie over het etiket is gedurende de eerste 3 jaar van de maatregel in totaal 167 000 uur benodigd, hetgeen neerkomt op f 13,4 miljoen personele kosten. Daar de nationale extra vereisten naar verhouding veel toelichting zullen vragen wordt verondersteld dat 50 procent van de kosten kan worden toegeschreven aan de minimumvereisten van de richtlijn en 50 procent aan de extra nationale vereisten.

#### 5.2.2.3. Totale personele kosten

De totale jaarlijks terugkerende personele kosten voor de branche bedragen naar schatting f 4,4 miljoen per jaar, te weten f 1,4 miljoen voor de leveranciers en f 3 miljoen voor de handelaren. Van de in totaal f 1,4 miljoen personele kosten, die jaarlijks door de leveranciers moeten worden gemaakt, is f 0,4 miljoen het gevolg van de additionele Nederlandse vereisten. De additionele Nederlandse vereisten leiden niet tot extra jaarlijks terugkerende kosten voor de handelaren.

In de periode vóór de inwerkingtreding van het besluit is naar schatting f 1 miljoen extra benodigd in verband met de voorbereidingen voor de uitvoering. Daarnaast worden gedurende de eerste 3 jaar na de inwerkingtreding van het besluit in totaal naar schatting f 13,4 miljoen kosten gemaakt voor het geven van mondelinge toelichting door handelaren aan consumenten. Hiervan wordt f 6,7 miljoen toegerekend aan de minimumvereisten van de richtlijn en f 6,7 miljoen aan de nationale vereisten.

#### 5.2.2.4. Materiële kosten

De etiketten en posters of displays kosten jaarlijks ongeveer f 0,9 miljoen. Deze inschatting is als volgt opgebouwd:

	Aantal	Kosten per stuk	Totale kosten
Etiketten	133 000	f 4	f 530 000
Posters of display	6 800	f 50	f 340 000
Totaal			f 870 000

De additionele Nederlandse vereisten dat op het etiket en in de brandstofverbruiksgids de categorie voor de relatieve zuinigheid in kleur moet worden vermeld, brengt naar schatting f 100 000 van de in totaal f 0,9 miljoen kosten met zich mee.

Bij het opstellen van dit besluit is nog niet precies duidelijk hoe de kosten voor de brandstofverbruiksgidsen zullen worden gefinancierd. Hiervoor bestaan meerdere mogelijkheden: (1) de gidsen worden uit de algemene middelen of (2) uit de structurele kop van het tarief van deel I van het kentekenbewijs gefinancierd en worden vervolgens kosteloos door de RDW aan de leveranciers geleverd of (3) de gidsen moeten tegen een tarief van bijvoorbeeld f 1 per stuk door de leveranciers bij de RDW worden besteld. Daar wordt ingezet op mogelijkheid (2), wordt er in deze bedrijfseffectentoets van uitgegaan dat de gidsen kosteloos door de autobranche bij de RDW kunnen worden besteld.

Het is bij het opstellen van dit besluit niet bekend waar – centraal bij bijvoorbeeld het RAI Datacentrum of de leveranciers of decentraal bij de handelaren – de etiketten zullen worden gedrukt. Indien de branche ervoor kiest om de etiketten decentraal bij de handelaren af te drukken, ontstaan mogelijk extra kosten in verband met door handelaren aan te schaffen kleurenprinters. Deze kosten moeten over de te drukken etiketten worden afgeschreven. De kosten hiervan kunnen derhalve nog niet worden geschat.

#### 5.2.3. Baten

Dit besluit zal naar verwachting leiden tot een geringe winstdaling voor de autobranche. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat de verkoopprijs en de winstmarges van zuinige auto's in het algemeen lager liggen dan die van minder zuinige auto's. De precieze omvang van de mogelijke vermindering van de baten is moeilijk in te schatten omdat (1) onbekend is in hoeverre de branche met de prijsstelling van nieuwe personenauto's op dit besluit zal reageren en (2) onbekend is in hoeverre consumenten het geld dat wordt bespaard door de aankoop van een zuiniger auto toch zullen uitgeven aan bijvoorbeeld accessoires.

#### 5.3. Regelgeving in die landen die voor het betrokken bedrijfsleven in Nederland als de meest relevante concurrerende landen kunnen worden beschouwd

De richtlijn schrijft voor dat alle lidstaten van de EG ervoor zorg moeten dragen dat op tentoongestelde nieuwe personenauto's een etiket wordt

aangebracht, in showrooms brandstofverbruiksgidsen en posters of displays aanwezig zijn en dat in reclamemateriaal informatie over het brandstofverbruik wordt opgenomen. Nederland stelt aanvullend de eis dat op het etiket en in de brandstofverbruiksgids de energie-efficiëntieklasse van de auto's wordt vermeld. Voor zover bekend is binnen de EG Denemarken de enige andere lidstaat, die ook van plan is een etiket met de vermelding van het relatieve energiegebruik voor personenauto's in te voeren.

Opgemerkt kan worden dat het betrokken bedrijfsleven in Nederland niet veel concurrentie ondervindt van autobedrijven in het buitenland. Het is namelijk ongebruikelijk dat de Nederlandse consument een nieuwe personenauto bij een autobedrijf in het buitenland aanschafft. Dit wordt veroorzaakt doordat de netto verkoopprijs van nieuwe personenauto's in het buitenland veelal hoger ligt dan in Nederland. Bij aankoop van een nieuwe personenauto in het buitenland moet het voertuig door de eigenaar zelf worden geïmporteerd, hetgeen nogal wat extra werkzaamheden met zich meebrengt. Daarnaast spelen service en garantie een belangrijke rol. Gewoonlijk wordt een nieuwe personenauto bij «een dealer in de buurt» aangeschaft. Het is dan ook niet de verwachting dat door de aanvullende vereisten de concurrentiepositie van de Nederlandse ten opzichte van buitenlandse dealers zodanig zal verslechteren, dat consumenten ertoe over zullen gaan om een nieuwe personenauto in het buitenland aan te schaffen.

#### 5.4. Gevolgen van voorschriften in het besluit, die verder gaan dan de vereisten van de richtlijn

De «nationale kop» op de richtlijn heeft niet tot gevolg dat voor de toegang tot een beroep of bedrijf meer beperkingen worden opgeworpen dan de richtlijn vereist.

Wel worden als gevolg van de «nationale kop» aan het bedrijfsleven bij het verrichten van bepaalde activiteiten meer lasten opgelegd dan waarin krachtens de minimumvereisten van de richtlijn wordt voorzien. De vereisten dat op het etiket en in de brandstofverbruiksgids de energie-efficiëntieklasse van nieuwe personenauto's in kleur moet worden vermeld, leiden ertoe dat de jaarlijks te maken kosten door de auto-branche voor de uitvoering van het besluit ongeveer 10 procent hoger zijn (f 0,5 miljoen van in totaal f 5,3 miljoen) dan op grond van de minimumvereisten van de richtlijn. De reden dat in Nederland deze extra vereisten desondanks worden gesteld is dat hierdoor het effect van de etikettering van nieuwe personenauto's naar schatting drie maal zo hoog is als op grond van de minimumvereisten van de richtlijn zou worden bereikt. Zie in verband hiermee de beschouwing van de milieu-effecten in paragraaf 6.1.

#### *6. Milieu-effecten; gevolgen voor het energiegebruik, de mobiliteit en de grondstoffen*

Het doel van de richtlijn en het besluit is consumenten van informatie te voorzien over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's. Verwacht wordt dat kopers van nieuwe personenauto's hierdoor het aspect energiegebruik zwaarder laten meewegen bij de aanschaf van een nieuwe personenauto.

Het effect van de maatregelen in het besluit kan worden uitgedrukt als het percentage waarmee het gemiddeld brandstofverbruik en daarmee samenhangend, de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's zal afnemen. De effecten van het besluit, met vermelding van de energie-efficiëntieklasse, en van de minimumvereisten van de richtlijn worden als volgt ingeschat:



	Nederlandse eisen	Minimumeisen richtlijn
Afname gemiddeld brandstofverbruik:	0,3%	0,1%
Afname gemiddelde CO <sub>2</sub> -uitstoot:	0,5 g/km	0,2 g/km
CO <sub>2</sub> -reductie in 2010:	50 kton/jaar	17 kton/jaar

De verwachte afname van het gemiddeld brandstofverbruik van 0,3 procent is gebaseerd op de veronderstelling dat 1 op de 18 kopers van een nieuwe auto op het etiket zal reageren en dat deze reactie bestaat uit de aanschaf van een nieuwe auto die gemiddeld 6 procent zuiniger is. Verder is verondersteld dat een etiket conform de minimumvereisten van de richtlijn 1/3 van het effect van het relatieve etiket tot gevolg heeft. Wat betreft de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's, is uitgegaan van de door het RIVM gemaakte prognose van 17,1 Mton in 2010 volgens het Global Competition-scenario.

Met betrekking tot de gevolgen voor de mobiliteit wordt opgemerkt, dat bij het inschatten van het effect van het besluit een elasticiteitsfactor van 0,20 à 0,25 in rekening is gebracht voor volumegroei van de mobiliteit als gevolg van afname van de brandstofkosten per kilometer. Uitgaande van deze factor zal de mobiliteit met ongeveer  $0,20 \text{ à } 0,25 \times 0,3 = 0,07$  procent toenemen.

Door een afname van het gemiddeld brandstofverbruik van nieuwe personenauto's neemt het verbruik van fossiele brandstoffen af. Het verbruik van papier neemt echter in beperkte mate toe als gevolg van het vervaardigen van de etiketten, de posters en de brandstofverbruiksgidsen.

## 7. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

### 7.1. Omvang doelgroep

Zie voor de omvang van de doelgroep die met de effecten van het besluit wordt geconfronteerd, paragraaf 5.1.

### 7.2. Gevolgen voor de handhavingsinzet en de handhavingsbehoefte

Het besluit wordt gehandhaafd door de Economische Controledienst (ECD). In concreto zal de ECD er op toezien dat op of in de buurt van nieuwe personenauto's het voorgeschreven etiket is aangebracht, dat in elk verkooppunt kosteloos brandstofverbruiksgidsen verkrijgbaar zijn en een poster of display aanwezig is en dat al het reclamemateriaal het brandstofverbruik bevat van de modellen, waarop het betrekking heeft. Gedurende de eerste twee jaar na de inwerkingtreding van het besluit zijn voor deze handhavingsinzet minimaal 4 personen benodigd (= 4 fte per jaar). Daarna kan de handhavingsinzet naar verwachting worden verminderd.

### 7.3. Organisaties die het besluit zullen uitvoeren en hun oordeel over de uitvoerbaarheid en de kosten van uitvoering

De organisaties die het besluit zullen uitvoeren zijn de leveranciers, de handelaren, de RDW, de organisatie die het boekje de facto gaat uitgeven (naar verwachting de ANWB in opdracht van de RDW) en een aantal organisaties bij wie het boekje kosteloos voor consumenten beschikbaar is (de ANWB, de Consumentenbond en de Nederlandse Onderneming voor Energie en Milieu (Novem)).

De autobranche staat afwijzend tegenover het opnemen van de energie-efficiëntieklasse van een auto op het etiket, maar heeft zich neergelegd bij de introductie daarvan in Nederland en de systematiek die er aan ten grondslag ligt. Het opnemen van de energie-efficiëntieklasse van een auto op het etiket brengt echter wel met zich mee dat in

Nederland de nodige extra procedures en bestanden moeten worden opgezet voor het gedeelte van de etikettering dat betrekking heeft op de extra nationale vereisten.

De vrijheid die het besluit biedt bij de wijze waarop uitvoering kan worden gegeven aan de vereisten, wordt door de autobranche als positief ervaren.

Het oordeel van de autobranche over de kosten van uitvoering van het besluit is als volgt. De autobranche wijst er op dat door fabrikanten, importeurs en hun wederverkopers naar haar oordeel reeds op adequate wijze consumentenvoorlichting wordt gegeven, niet alleen over de commerciële gegevens, zoals prijzen, levertijden en dergelijke, maar ook over alle technische gegevens inclusief het brandstofverbruik. Het is daarbij de autobranche ook niet gebleken dat hier ernstige lacunes zouden bestaan waarin door haar zou moeten worden voorzien. Praktijk is overigens reeds dat naast alle gedrukte publiciteits- en voorlichtingsmateriaal door de importeurs c.q. door diverse andere informatie-aanbieders gebruik wordt gemaakt van internetsites die de consument de gewenste specificaties per merk verschaffen, inclusief de EU-brandstofverbruik- en CO<sub>2</sub>-emissiecijfers. De autobranche is derhalve van oordeel dat de kosten die aan de uitvoering van dit besluit zijn verbonden door de overheid zelf gedragen dienen te worden.

Hierover kan het volgende worden opgemerkt. De kostenverdeling bij de uitvoering van dit besluit sluit aan bij de verdeling zoals die geldt bij de etikettering van het energiegebruik in de witgoedsector (zie ook paragraaf 4.2). De branche in de witgoedsector draagt eveneens de kosten voor de etiketten en de daar gebruikelijke kaarten met informatie. Wij achten het redelijk de autobranche de kosten te laten dragen voor de etiketten en de posters of displays. Voor de brandstofverbruiksgids is deze keuze niet gemaakt. Deze zullen worden bekostigd uit de algemene middelen of uit de structurele kop van het tarief van deel I van het kentekenbewijs (zie paragraaf 5.2.2.4). Dit hangt mede samen met het feit dat de richtlijn voorschrijft dat de gids kosteloos aan consumenten beschikbaar moet worden gesteld. Het zou niet redelijk zijn om een dergelijke extra last door de autobranche te laten dragen.

#### *8. Notificatie*

Het ontwerp-besluit is op 27 juni 2000 ingevolge artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europese 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. Tevens is het ontwerp-besluit ingevolge artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235) voorgelegd aan het Secretariaat van de Wereldhandelsorganisatie. Deze notificaties waren noodzakelijk aangezien in dit verband wel sprake van implementatie van een richtlijn, maar de uitzondering op de verplichting om technische voorschriften te notificeren van richtlijn 98/34/EG alleen geldt voor rechtstreekse omzetting van een richtlijn. Nu niet uitgesloten is dat de bepalingen van het ontwerp-besluit die verder gaan dan de minimumvereisten van de richtlijn – en derhalve niet rechtstreeks volgen uit de richtlijn – technische voorschriften bevatten als bedoeld in richtlijn nr. 98/34/EG en de Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen, was notificatie noodzakelijk. Indicatief kan daarbij worden gewezen op de eisen die worden gesteld in artikelen 2, eerste en tweede lid, en bijlage 1 ten aanzien van de vermelding van de relatieve energiezuinigheid van nieuwe personenauto's op de energie-etiketten en in de brandstofverbruiksgidsen.

Voorzover het besluit kwantitatieve invoerbepalingen of maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 30 EG-Verdrag of artikel XI van de

op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Algemene Overeenkomst inzake tarieven en handel (Trb. 1994, 235) bevat, worden deze maatregelen gerechtvaardigd door de grotere milieu-effecten die juist de extra Nederlandse maatregelen naar verwachting zullen hebben. De maatregelen gelden voor iedere leverancier van en handelaar in nieuwe personenauto's in Nederland en zijn niet-discriminatoir van aard. Zij zijn ook niet onevenredig in het licht van de verwachte effecten. Zij brengen voor de handelaren nauwelijks extra lasten met zich mee, gezien het feit dat de richtlijn de etikettering van nieuwe personenauto's reeds voorschrijft. Ook voor de leveranciers blijven de extra lasten beperkt. Zie voor een nadere toelichting hieromtrent de paragrafen 4.1. en 6.1. van het algemeen deel en de toelichting op artikel 2 in het artikelsgewijze deel van deze nota van toelichting.

Naar aanleiding van de notificaties zijn geen reacties van de Commissie van de Europese Gemeenschappen, van lidstaten, dan wel van (leden van) de Wereldhandelsorganisatie ontvangen.

## II. Artikelsgewijs

### Artikel 1

#### *Algemene opmerkingen*

In artikel 1 is een groot aantal definities opgenomen waarvan een deel voortvloeit uit de richtlijn en de wijze waarop deze door middel van dit besluit wordt uitgevoerd en waarvan een ander deel samenhangt met de «nationale kop» op de richtlijn. De volgorde van de definities hangt samen met de volgorde waarin de verschillende begrippen voor de eerste maal voorkomen.

#### *Toelichting onderdelen*

De **onderdelen a tot en met d, q, r en x** behoeven geen afzonderlijke toelichting. De overige onderdelen worden hieronder toegelicht. Hierbij verdient vermelding dat de **onderdelen e en f, h en j tot en met p** zijn overgenomen uit de richtlijn. Daarbij is, waar de Nederlandstalige tekst onduidelijk is, gebruik gemaakt van de Engelse, Duitse en Franse teksten.

De personenauto's, bedoeld in **onderdeel e**, zijn ieder voor deelneming aan het wegverkeer bestemd motorvoertuig, met of zonder carrosserie, op tenminste vier wielen en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/u, bestemd voor het vervoer van personen, met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegetrekend.

De volgende voertuigen worden op grond van onderdeel e niet beschouwd als personenauto:

- vierwielige motorvoertuigen of «vierwielers» met de volgende kenmerken: lichte vierwielers met een lege massa van minder dan 350 kg, exclusief de massa van de batterijen in elektrische voertuigen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 45 km/u en met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm<sup>3</sup> voor motoren met een elektrische ontsteking (of met een netto-maximumvermogen van ten hoogste 4 kW voor andere typen motoren);
- andere vierwielers dan de hiervoor bedoelde vierwielers met een lege massa van ten hoogste 400 kg (550 kg voor voertuigen gebruikt in het goederenvervoer), exclusief de massa van de batterijen in elektrische voertuigen, met een motor met een netto-maximumvermogen van ten hoogste 15 kW;
- voertuigen die zich over de rails bewegen;
- landbouwtrekkers;

- mobiele machines;
- ziekenwagens, kampeerbussen, lijkwagens en gepantserde voertuigen.

De omschrijving van een nieuwe personenauto in **onderdeel f** is, zoals vermeld, overgenomen uit de richtlijn en beoogt een materiële en zo ruim mogelijke omschrijving te geven. Als indicatie van welke auto's in ieder geval in de praktijk onder deze definitie zullen vallen, kan in de eerste plaats worden gedacht aan personenauto's waarvoor deel I van het kentekenbewijs is afgegeven en die vervolgens door een handelaar te koop worden aangeboden. Maar ook nieuwe personenauto's die door middel van deel II van het kentekenbewijs op naam zijn gesteld van een persoon, die het voertuig aan een derde wil verkopen of leveren, vallen onder deze definitie. Daarnaast vallen nieuwe personenauto's waarvoor in het buitenland een kentekenbewijs is afgegeven en die voor het eerst in Nederland te koop worden aangeboden (de zogenaamde grijze import van nieuwe personenauto's) onder deze omschrijving. Tweedehands auto's vallen niet onder het bereik van de omschrijving en daarmee van de richtlijn.

Onder de omschrijving van leverancier in **onderdeel g** vallen zowel de in Nederland gevestigde fabrikanten, voor zover deze personenauto's in Nederland in de handel brengen, als de «officiële» importeurs van auto's, alsmede degenen die buiten het «officiële» circuit om nieuwe personenauto's in Nederland in de handel brengen.

De in **onderdeel h** bedoelde plaatsen waar nieuwe personenauto's zijn uitgestald, kunnen onder meer, zoals ook in de tekst van de richtlijn is aangegeven, autotoonzalen of terreinen buiten zijn. Ook universele autobedrijven waar nieuwe personenauto's verkocht worden vallen onder deze omschrijving.

**Onderdeel i** omschrijft het begrip handelaar. Het komt kort gezegd neer op een ieder die nieuwe personenauto's ten verkoop of ter leasing aanbiedt, maar ook een ieder die een nieuwe personenauto op een beurs presenteert. Deze omschrijving hangt mede samen met de definitie van het begrip verkooppunt. Het kan voorkomen dat iemand tegelijkertijd een leverancier en een handelaar is in de zin van dit besluit. Op hem rusten dan de verplichtingen voor beide categorieën.

Van het in **onderdeel j** genoemde certificaat van overeenstemming is een model opgenomen in bijlage IX bij richtlijn 70/156/EEG. Dit certificaat is onderdeel van de typegoedkeuringsdocumentatie (documentatie omtrent het voldoen van een auto aan de verschillende keuringseisen van onder meer richtlijn 70/156/EEG) van een bepaald type personenauto. Het certificaat moet door de leverancier van deze auto altijd kunnen worden overgelegd. Het bevat een grote hoeveelheid informatie over het desbetreffende voertuig. Zo vermeldt het certificaat het merk (**onderdeel k**), het type en de handelsbenaming, alsmede de variant- en uitvoeringscodes.

De typen, varianten en uitvoeringen, zoals omschreven in **onderdeel l**, zijn de bij de Europese typegoedkeuring van motorvoertuigen opgegeven varianten van een voertuig, variërend van algemeen naar meer specifiek. Van een type kunnen verschillende varianten bestaan en van een variant weer verschillende uitvoeringen. Een type bestaat uit voertuigen die op essentiële punten niet van elkaar verschillen (zoals de fabrikant, het chassis, de bodemplaat en motortype). Varianten van een type zijn tot een type behorende voertuigen die op iets minder belangrijke punten niet van elkaar verschillen (zoals de carrosserievorm en hoofdkenmerken van de motor). Ten slotte zijn uitvoeringen van een variant voertuigen die op nog minder belangrijke punten niet van elkaar mogen verschillen (zoals het gewicht van een voertuig). Zie bijlage IIB bij richtlijn 70/156/EEG.

De omschrijving van model in **onderdeel m** is van groot belang, omdat het de schakel vormt tussen de in de Europese typegoedkeuring toegepaste aanduiding van merk, type, variant en uitvoering van nieuwe

personenauto's en de feitelijk op de markt gebruikte benamingen voor personenauto's. Het komt in de praktijk bij voorbeeld voor dat verschillende varianten of uitvoeringen van een bepaald type personenauto onder dezelfde naam verkocht worden, zij zijn dan «gegroepeerd» onder één model. Onder de handelsbenaming VW Golf 1.4 worden bijvoorbeeld verschillende uitvoeringen met een variërend voertuiggewicht geleverd. De keuze voor het groeperen van varianten en uitvoeringen tot één model personenauto is in beginsel aan de leverancier. In ieder geval is, blijkens de definitie, per type nieuwe personenauto sprake van een apart model. De voorschriften in de richtlijn en het besluit hebben steeds betrekking op modellen personenauto's. Zie ook de toelichting op artikel 7.

Bij etikettering van het energiegebruik van personenauto's wordt wat betreft het officiële brandstofverbruik (**onderdeel n**) en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot (**onderdeel o**) uitgegaan van de gecombineerde waarde voor de stad en de buitenweg. Deze waarden voor het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot zijn in twee bronnen te vinden, te weten in bijlage VIII van richtlijn 70/156/EEG, die onderdeel uitmaakt van de EG typegoedkeuringsdocumentatie, of in het certificaat van overeenstemming. Zie in verband met de zinsdelen vanaf «met dien verstande» ook de toelichting op onderdeel m en op artikel 7.

Ook de definitie van **onderdeel p** is overgenomen uit de richtlijn. De opsomming in het tweede gedeelte is kennelijk niet limitatief bedoeld, maar meer als verduidelijking. Gezien het feit dat het moet gaan om materiaal ter bevordering van de verkoop van auto's, moet bij het begrip technische handboeken niet gedacht worden aan zogenaamde werkplaats-handboeken, maar eerder aan de technische omschrijvingen die aan consumenten worden verstrekt.

De omschrijvingen van **onderdelen s, t en u** hangen samen met de extra nationale vereisten met betrekking tot de relatieve energiezuinigheid van personenauto's (zie paragraaf 4.1 van het algemeen deel van deze nota van toelichting). De relatieve energiezuinigheid van een personenauto (onderdeel s) wordt vastgesteld ten opzichte van de referentiewaarde voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot (onderdeel t) van de desbetreffende auto met behulp van de regressieformules zoals die zijn opgenomen in bijlage 4 bij dit besluit (onderdeel u). De relatieve energiezuinigheid wordt vervolgens uitgedrukt in een percentage. Dit percentage geeft aan in welke energie-efficiëntieklasse de desbetreffende auto thuishoort. Zie voor een meer gedetailleerde toelichting de toelichting op artikel 2, onder het kopje «Het etiket».

De definitie in onderdeel w van «energie-etiket» komt niet overeen met de definitie van «brandstofverbruiksetiket» in artikel 2, zevende lid, van de richtlijn. De reden hiervoor is dat het energie-etiket op grond van dit besluit, naast de gegevens omtrent het officiële brandstofverbruik en de officiële CO<sub>2</sub>-uitstoot die vereist zijn op grond van de richtlijn, ook gegevens omtrent de relatieve energiezuinigheid bevat.

## **Artikel 2**

### *Algemeen*

Artikel 2 bevat, naast artikel 7, de belangrijkste taken van de leveranciers bij de uitvoering van dit besluit. Op grond van het eerste tot en met derde lid is de leverancier ervoor verantwoordelijk dat de handelaar (op verzoek) beschikt over de juiste etiketten, gidsen en posters of displays. De leverancier kan zelf kiezen of hij de handelaar aan wie hij nieuwe personenauto's levert voorziet van posters of van displays. Bij een display kan ook gedacht worden aan een beeldscherm, mits aan de eisen van bijlage 2 wordt voldaan en de informatie voor de consument duidelijk zichtbaar of op eenvoudige wijze zichtbaar te maken is. Voor een nadere toelichting op de rolverdeling tussen de verschillende spelers op de markt

voor nieuwe personenauto's wordt verwezen naar paragraaf 4.2. van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

In het eerste tot en met het derde lid wordt direct of indirect verwezen naar de voorschriften van respectievelijk de bijlagen 1 en 4 bij het besluit, bijlage II bij de richtlijn en bijlage 2 bij het besluit. Deze bijlagen hebben betrekking op de eisen die worden gesteld aan respectievelijk het etiket, de brandstofverbruiksgids en de poster of het display. Hierna volgt een nadere toelichting op deze vereisten.

#### *Eerste lid en bijlage 1: het etiket*

Op het etiket dienen ten eerste, overeenkomstig hetgeen de richtlijn ten minste eist, de benaming van het model, het brandstoftype, het officiële brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot te worden vermeld. De vermelding van het logo van de fabrikant is facultatief. De benaming van het model dient overeen te komen met de benaming zoals die op grond van artikel 7 door de leverancier aan de RDW bekend is gemaakt. Als brandstoftype kan «Benzine», «Diesel» «LPG» of «Aardgas» worden vermeld. «LPG» of «Aardgas» dient alleen te worden vermeld indien tijdens de typegoedkeuring de test van richtlijn 80/1268/EG uitsluitend op LPG of aardgas is uitgevoerd. Personenauto's waarvan de test van richtlijn 80/1268/EG met benzine als brandstof is uitgevoerd en waarbij naderhand een LPG-installatie is ingebouwd, dienen als auto's met benzine als brandstof te worden aangeduid. Het brandstofverbruik dient zowel in liters per 100 kilometer als in kilometers per liter te worden uitgedrukt. De eerste aanduiding is de wijze waarop het brandstofverbruik officieel wordt weergegeven, terwijl de tweede aanduiding veelal in Nederland in de praktijk wordt toegepast. Bij auto's met aardgas als brandstof wordt het verbruik in m<sup>3</sup> per 100 kilometer en kilometers per m<sup>3</sup> aangeduid.

In aanvulling op de vereisten van de richtlijn dient bij auto's met benzine of diesel als brandstof op het etiket de relatieve energiezuinigheid te worden vermeld. Dit geschiedt aan de hand van zeven energie-efficiëntieclassen, aangeduid door middel van de letters A tot en met G en met een kleur verlopend van respectievelijk donkergroen, via lichtgroen, geel en oranje naar rood. Auto's met een groen (A) etiket zijn in relatief opzicht het meest energiezuinig en auto's met een rood (G) etiket zijn in relatief opzicht het minst energiezuinig. Een en ander is nader uitgewerkt in bijlage 4 (zie hieromtrent de toelichting op deze bijlage).

Op het etiket wordt voorts het kalenderjaar waarvoor het etiket geldt vermeld. Dit is noodzakelijk omdat de constanten van de in bijlage 4 opgenomen regressieformules en de toe te passen waarden voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's met benzine en diesel als brandstof steeds jaarlijks worden bijgesteld (zie artikel 8). Daarnaast kan overeenkomstig artikel 7 de groepering van uitvoeringen tot één model en de benaming van een model van jaar tot jaar worden aangepast (zie ook de toelichting op bijlage 4).

In de toekomst zullen de vormvoorschriften voor het etiket, zoals opgenomen in bijlage 1, wellicht moeten worden aangepast aan nadere specificatie daarvan in de richtlijn (zie hieromtrent paragraaf 3 van het algemeen deel van deze nota van toelichting).

#### *Tweede lid en bijlage II bij de richtlijn: de brandstofverbruiksgids*

De brandstofverbruiksgids, die zal worden uitgebracht door de RDW, zal een overzicht bevatten van alle nieuwe modellen personenauto's, die in Nederland te koop of ter leasing worden aangeboden. In dit overzicht worden de modellen in alfabetische volgorde per merk en per brandstofsoort gegroepeerd. Voor elk model nieuwe personenauto worden, overeenkomstig de vereisten van bijlage II bij de richtlijn, het officiële

brandstofverbruik uitgedrukt in liters per 100 kilometer en kilometers per liter en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot uitgedrukt in grammen per kilometer weergegeven. Daarnaast wordt de energie-efficiëntieklasse aangeduid (zie ook de toelichting op bijlage 4). Verder bevat de gids een overzicht van de tien meest zuinige nieuwe modellen, in volgorde van toenemende CO<sub>2</sub>-uitstoot voor elke brandstofsoort.

#### *Derde lid en bijlage 2: de poster of het display*

Wat betreft de poster of het display worden de minimumeisen van de richtlijn aangehouden. Op de poster of display worden de modellen nieuwe personenauto's naar brandstoftype gegroepeerd en vervolgens in volgorde van toenemende CO<sub>2</sub>-uitstoot gerangschikt, waarbij het model met het laagste officiële brandstofverbruik bovenaan komt te staan. Per model worden het merk, de benaming van het model, het officiële brandstofverbruik uitgedrukt in liters per 100 km en in liters per km en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot uitgedrukt in grammen per km vermeld. De benaming van het model dient overeen te komen met de benaming die door de leverancier voor de groep waartoe de uitvoering behoort aan de RDW bekend is gemaakt (zie artikel 7). In bijlage III bij de richtlijn wordt een voorbeeld gegeven van hoe een dergelijk overzicht er uit zou kunnen zien.

#### *Vierde lid*

Het vierde lid schrijft voor dat de leverancier ten hoogste de kostprijs voor etiketten, posters of displays aan de handelaar in rekening mag brengen. De brandstofverbruiksgids – die op grond van artikel 3, derde lid, kosteloos aan de leverancier ter beschikking wordt gesteld – dient ook weer kosteloos aan de handelaren ter beschikking te worden gesteld.

### **Artikel 3**

In artikel 3 komt, evenals in de artikelen 7 en 8, de rol van de RDW bij de uitvoering van dit besluit tot uitdrukking. Bij de RDW komen de voor uitvoering van dit besluit benodigde kennis en ervaring samen. Ook beschikt de RDW reeds over een deel van de gegevens die worden opgenomen in de op te zetten database. Zie hieromtrent ook paragraaf 4.2 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Het tweede lid waarborgt dat de brandstofverbruiksgids ten minste aan de vereisten van richtlijn 1999/94/EG voldoet. Aanwijzingen met betrekking tot het opnemen van gegevens als gevolg van de extra nationale vereisten (zie de toelichting op artikel 2) zullen worden opgenomen in het contract dat met de RDW zal worden gesloten.

Op grond van het vierde lid zullen naar verwachting in eerste instantie de ANWB, de Consumentenbond en Nederlandse Organisatie voor Energie en Milieu (Novem) worden aangewezen.

### **Artikel 4**

Het eerste tot en met derde lid en bijlage 3 strekken tot uitvoering van artikel 6 van en bijlage IV bij de richtlijn. Het derde lid komt daarbij overeen met de laatste zin van bijlage IV bij de richtlijn. Degene in wiens opdracht reclamemateriaal wordt vervaardigd is verantwoordelijk voor het voldoen aan de verplichting van het eerste lid. Op grond van het tweede lid dient de leverancier wel aan «zijn» handelaar de daartoe benodigde informatie te verstrekken.

Het vierde lid strekt tot uitvoering van artikel 7 van de richtlijn voor zover dat artikel betrekking heeft op reclame. Voor het overige wordt artikel 7 van de richtlijn uitgevoerd door middel van artikel 6, tweede lid,

van dit besluit. Het vierde lid sluit niet uit dat merktekens, symbolen of opschriften worden toegevoegd aan de reclame, maar verbiedt slechts het opnemen van teksten, merktekens of symbolen die verwarring zouden kunnen wekken.

#### **Artikel 5**

Ook dit artikel houdt verband met de rolverdeling tussen leveranciers en handelaars in dit besluit. De leverancier is verantwoordelijk voor een juiste aanlevering van de verschillende gegevens. De handelaar is vervolgens verantwoordelijk voor het verstrekken van deze gegevens bij de juiste personenauto (zie artikel 6).

#### **Artikel 6**

De verplichtingen voor de handelaars zijn, overeenkomstig het systeem zoals dat bij de uitvoering van de richtlijnen op het gebied van het witgoed (wasmachines, koelkasten etc.) wordt gevolgd, gegoten in de vorm van verbodsbepalingen. De handelaar is er op grond van het eerste lid voor verantwoordelijk, dat de juiste etiketten op of nabij de juiste personenauto's worden geplaatst, dat hij voldoende brandstofverbruiksgidsen in voorraad heeft om op verzoek aan consumenten te verstrekken en dat de juiste posters of displays duidelijk zichtbaar aanwezig zijn.

Het tweede lid verbiedt niet dat «extra» teksten, merktekens of symbolen op etiketten, posters of displays, maar verbiedt slechts het opnemen van teksten, merktekens of symbolen die verwarring zouden kunnen wekken (zie ook de toelichting op artikel 4, vierde lid).

#### **Artikel 7**

Artikel 7 hangt samen met de definities van een model, het officiële brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot in de richtlijn en het besluit (zie ook de toelichting op artikel 1, onderdelen m, n en o).

Indien meerdere varianten of uitvoeringen onder één model zijn gegroepeerd dient op grond van de definities van de richtlijn en het besluit het hoogste officiële brandstofverbruik en de hoogste officiële CO<sub>2</sub>-uitstoot te worden vermeld. Onder meer in verband met het uitbrengen van de brandstofverbruiksgids is het nodig dat de RDW tijdig op de hoogte is van de groeperingen van de leverancier. Zowel op de etiketten als in de brandstofverbruiksgids, op de posters of displays en in reclame-uitingen worden immers de gegevens per model vermeld.

Het kan voorkomen dat een nieuw model personenauto in de loop van een kalenderjaar voor het eerst wordt tentoongesteld of te koop of ter leasing wordt aangeboden. Omdat voor deze auto's direct de verplichtingen van het besluit gaan gelden zullen ook de gegevens inzake de groepering direct bij de RDW bekend moeten zijn. Het tweede lid bevat voorschriften hieromtrent.

Om een goede consumentenvoorlichting te waarborgen is in het derde lid bepaald dat gedurende de geldingsduur van een etiket, gids of poster geen wijziging optreedt in de groepering die schuilgaat achter een bepaald model, indien die wijziging zou betekenen dat de aangegeven brandstofverbruiksgegevens en dergelijke niet meer kloppen. Deze regeling strekt mede ter uitvoering van de omschrijvingen van officieel brandstofverbruik en officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot in de richtlijn en in artikel 1, onderdelen n en o.

Het vierde lid strekt eveneens ter bevordering van een goede consumentenvoorlichting. Een consument moet aan de benamingen van een model op bijvoorbeeld het etiket wel kunnen zien dat sprake is van verschillende modellen.

Indien onder één model personenauto varianten of uitvoeringen met



verschillende brandstofsoorten gegroepeerd zouden kunnen worden, zouden veel voorschriften van de richtlijn en van het besluit omtrent het vermelden van het absolute of relatieve brandstofverbruik van een model op etiketten en dergelijke niet meer zinvol zijn. Het voorschrift van het vijfde lid voorkomt dat een dergelijke situatie optreedt.

### **Artikel 8**

De methode waarmee relatieve energiezuinigheid van personenauto's wordt berekend wordt uitgebreid omschreven in bijlage 4. Om deze berekening te kunnen maken dienen ieder jaar een elftal constanten te worden vastgesteld. Relatieve zuinigheid hangt per definitie af van de situatie op de markt. Omdat deze situatie steeds wijzigt moeten de etiketten en de brandstofverbruiksgids periodiek worden geactualiseerd. Zo wordt bij de vaststelling van deze constanten het aantal verkochte auto's van elke uitvoering in de periode van 12 maanden van juli tot en met juni voorafgaand aan het kalenderjaar waarin de constanten van toepassing zijn, meegerekend. Tevens wordt in de berekening een correctie aangebracht voor de verwachte afname of toename van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot over de periode van anderhalf jaar gelegen tussen de 12 maanden, waarover de constanten zijn bepaald, en het kalenderjaar, waarin de constanten van toepassing zijn. Op deze wijze wordt in elk kalenderjaar de werkelijk verwachte gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot als referentie genomen. De relatieve energiezuinigheid van een personenauto wordt zo jaarlijks aangepast aan de ontwikkelingen.

Teneinde de leveranciers de mogelijkheid te geven de bovenbedoelde berekening van bijlage 4 te maken, schrijft artikel 8 voor dat de RDW jaarlijks voor 1 september de benodigde constanten en waarden vaststelt en in de Staatscourant bekendmaakt.

### **Artikel 9**

De richtlijnen op het gebied van (de keuring van) nieuwe personenauto's worden dikwijls gewijzigd, met name ter aanpassing aan de technische vooruitgang. Omdat deze richtlijnen via de verschillende definities doorwerken in het besluit, kan het besluit ook inhoudelijk worden gewijzigd door een wijziging van een van de richtlijnen. Ter voorkoming van onzekerheid over het exacte moment waarop wijziging van een van de richtlijnen gevolgen heeft voor dit besluit is in het eerste lid daaromtrent een voorziening opgenomen. De wijzigingen van alle richtlijnen waarnaar in dit besluit verwezen wordt, met uitzondering van richtlijn 1999/94/EG, worden reeds op grond van artikel 1.7 van het Voertuigreglement bekend gemaakt door de Minister van Verkeer en Waterstaat (laatstelijk bij bekendmaking van 25 februari 2000, Stcrt. 40). De kenbaarheid van de wijziging van deze richtlijnen is daarmee verzekerd. Met betrekking tot de kenbaarheid van een wijziging van richtlijn 1999/94/EG is in het tweede lid een aparte voorziening opgenomen.

### **Artikelen 10 en 11**

Richtlijn 1999/94/EG moet uiterlijk geïmplementeerd zijn op 18 januari 2001. Dit wil zeggen dat dan de nieuwe modellen personenauto's voorzien moeten zijn van een energie-etiket, dat posters of displays op verkooppunten moeten hangen, dat de brandstofverbruiksgids beschikbaar moet zijn en dat het reclamemateriaal aan de voorschriften van artikel 4 moet voldoen. Om dit alles mogelijk te maken zullen de artikelen 3, 7 en 8, op grond waarvan de voorbereidingen hiertoe getroffen kunnen worden, eerder in werking moeten treden. De gegevens die op de etiketten en posters en in de brandstofverbruiksgids en het reclamemateriaal moeten

worden vermeld dienen immers vóór 18 januari 2001 bekend te zijn. Artikel 11 treft hiervoor een regeling.

In artikel 10 wordt van enkele in het besluit opgenomen data voor het jaar 2000 afgeweken. Dit houdt verband met de relatief korte termijn waarbinnen de richtlijn moet zijn geïmplementeerd (één jaar) en de omstandigheid dat het niet mogelijk was dit besluit eerder dan laat in het najaar van 2000 in werking te laten treden.

#### **Bijlage 4**

De rekenmethode is voor bepaling van de energie-efficiëntieklasse opgebouwd uit 6 stappen. Bij het doorlopen van deze stappen worden voor benzineauto's de stappen 3A, 4A en 5A genomen, voor dieselauto's de stappen 3B, 4B en 5B. Auto's met een naderhand ingebouwde LPG installatie worden als een gewone benzineauto beschouwd. In de rekenmethode komen drie regressieformules voor: één voor de gemiddelde lengte van nieuwe personenauto's als functie van de breedte, één voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's met benzine als brandstof als functie van de grootte van de auto en één voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's met dieselolie als brandstof als functie van de grootte van de auto. De grootte van een auto wordt hierbij weergegeven aan de hand van de gecorrigeerde lengte x breedte waarde van het voertuig.

Aan de hand van de relatieve energiezuinigheid wordt de energie-efficiëntieklasse van een personenauto vastgesteld. De relatieve energiezuinigheid van een auto wordt uitgedrukt door middel van een percentage. Een negatieve waarde van de relatieve energiezuinigheid houdt in dat het model minder CO<sub>2</sub>-uitstoot dan de referentie en dientengevolge als zuinig wordt getypeerd. Een positieve waarde van de relatieve energiezuinigheid houdt in dat het model meer CO<sub>2</sub>-uitstoot dan de referentie en dientengevolge als onzuinig wordt getypeerd. Voor de uiteindelijke vaststelling van de energie-efficiëntieklasse wordt de waarde van de relatieve energiezuinigheid niet afgerond. Een auto met een relatieve zuinigheidswaarde van bijvoorbeeld 9,99 procent wordt in klasse D ingedeeld en een auto met een waarde 10,01 procent in klasse E.

De relatieve energiezuinigheid van een personenauto wordt vastgesteld ten opzichte van de referentiewaarde voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de desbetreffende auto. De referentie CO<sub>2</sub>-uitstoot van een personenauto is het gewogen gemiddelde van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle auto's die net zo groot zijn als de desbetreffende auto en de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle auto's. De eerste waarde wordt voor 75 procent gewogen, de tweede voor 25 procent. Wat betreft de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot voor een bepaalde voertuig grootte en de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot voor alle auto's wordt een onderscheid gemaakt tussen auto's met benzine en auto's met diesel als brandstof. De grootte van een auto wordt hierbij aangegeven door de gecorrigeerde lengte x breedte van het voertuig. Bij de berekening van de gecorrigeerde lengte x breedte waarde wordt een correctie voor de lengte aangebracht. Deze correctie bestaat eruit dat de werkelijke lengte van de desbetreffende personenauto voor 70 procent in rekening wordt gebracht en de gemiddelde lengte van nieuwe personenauto's behorend bij de breedte van de betreffende auto voor 30 procent. Deze correctie wordt aangebracht om enerzijds aan relatief korte modellen, zoals hatchbacks, en anderzijds aan relatief lange modellen, zoals sedans, een evenwichtige grootterangschikking te geven. De correctie kan als volgt worden voorgesteld. Auto's die in verhouding tot hun breedte kort zijn, zoals hatchback modellen, krijgen er wat lengte bij en bij auto's, die in verhouding tot hun breedte lang zijn, zoals sedan modellen, gaat er wat lengte af. De verhouding 70 procent – 30 procent is zodanig genomen, dat naar verhouding korte modellen in relatief opzicht gemiddeld even zuinig zijn als naar verhouding lange modellen. Door de

gecorrigeerde lengte x breedte waarde van een personenauto in de regressieformule voor benzine- of dieselauto's in te vullen wordt de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's van de betreffende grootte met resp. benzine of diesel als brandstof gevonden.

De bij toepassing van de formules te hanteren lengte- en breedte-waarden van een personenauto zijn de voor de variant waartoe de personenauto behoort, laagst opgegeven lengte- en breedte-waarden zoals vermeld in bijlage I bij richtlijn 70/156/EEG (die onderdeel uitmaakt van de EG typegoedkeuringsdocumentatie). Bij de berekening van de relatieve energiezuinigheid wordt uitgegaan van de laagst opgegeven waarden op het niveau van variant (op dit niveau ligt de vorm van de carrosserie vast), omdat de in de typekeuringsinformatie vermelde lengte- en breedte-waarden van een bepaald carrosseriemodel soms iets variëren als gevolg van de toepassing van spoilers, spatbordverbreeders, etcetera. De voor de berekening toe te passen lengte en breedte-waarden van een uitvoering kunnen derhalve niet zonder meer uit het certificaat van overeenstemming worden overgenomen.

Er is voor gekozen om de relatieve energiezuinigheid van een personenauto's te bepalen op grond van de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot en niet op grond van het officiële brandstofverbruik, omdat in de typegoedkeuringsinformatie van motorvoertuigen, welke gegevens gebruikt worden voor de berekening, de specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot met een hogere nauwkeurigheid wordt opgegeven dan het brandstofverbruik.

De gekozen aanpak, waarbij de relatieve energiezuinigheid van een personenauto op een mix van 75 procent relatief ten opzichte van de betreffende voertuiggrootte en 25 procent relatief ten opzichte van alle auto's is gebaseerd, is effectiever dan een aanpak met een etiket met de vermelding van het relatieve energiegebruik, die voor 100 procent op het gemiddelde energiegebruik van alle auto's is gebaseerd. Daar bij deze laatste aanpak kleine auto's veel vaker «groen» scoren dan grote auto's, lijkt deze aanpak op het eerste gezicht mogelijk een sterke toename van de keuze voor kleinere personenauto's teweeg te brengen. Echter, de rol die een relatief etiket in de aankoopbeslissing van een nieuwe personenauto speelt, is beperkt en niet sterk genoeg om een (grote) verschuiving in de keuze voor een bepaalde voertuiggrootte teweeg te brengen. Dit wordt verduidelijkt aan de hand van het volgende. Bij een aanpak met een etiket met de vermelding van het relatieve energiegebruik, dat voor 100 procent op het gemiddelde van alle auto's is gebaseerd, krijgen alle kleine auto's een groen of in het slechtste geval een geel etiket en krijgen alle grote auto's een rood of in het beste geval een geel etiket. Een consument, die van plan is een grote auto te kopen, zal echter niet besluiten om omwille van de kleur van het etiket van de aankoop van een grote auto af te zien. De consument, die van plan is een grote auto aan te schaffen, heeft bij deze aanpak dus uitsluitend de keus uit auto's met een oranje of rood etiket. Hierdoor wordt de kans gemist om door middel van het etiket deze consument aan te moedigen om binnen de klasse van grote auto's het meest zuinige model te kiezen.

Voor auto's waarbij tijdens de typegoedkeuring de test van richtlijn 80/1268/EG uitsluitend op LPG of aardgas als brandstof is uitgevoerd, behoeft de energie-efficiëntieklasse niet te worden vermeld. Voor LPG en aardgas zijn nog geen regressielijnen met de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot afhankelijk van de voertuiggrootte beschikbaar. De reden hiervoor is dat met deze brandstoffen nog maar een zeer beperkt aantal typegoedkeuringen is uitgevoerd.

### **III. Transponeringstabel**

De in deze tabel niet genoemde artikelen of artikelleden van de richtlijn behoeven geen afzonderlijke implementatie of kunnen worden geïmple-

menteerd door feitelijk handelen.

---

richtlijn	Besluit etikettering energiegebruik personenauto's
artikel 3 jo. Bijlage I	artikelen 2, eerste en vierde lid, 5, eerste lid, 6, eerste lid, onder a, en 7, jo. bijlage 1
artikel 4 jo. bijlage II	artikelen 2, tweede en vierde lid, 3, 6, eerste lid, onder b, en 7
artikel 5 jo. bijlage III	artikelen 2, derde en vierde lid, 5, eerste lid, en 6, eerste lid, onder c, jo. bijlage 2
artikel 6 jo. bijlage IV	artikelen 4, eerste tot en met derde lid, en 5, jo. bijlage 3
artikel 7	artikelen 4, vierde lid, en 6, tweede lid

---

De Staatssecretaris van Economische Zaken,  
G. Ybema

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. P. Pronk