
540

Besluit van 9 december 2009 tot wijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's in verband met de vaststelling van de constanten en waarden voor bepaling van de referentie CO₂-uitstootnorm voor de etikettering van 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 21 september 2009, nr. WJZ / 9153805, gedaan mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Gelet op richtlijn nr. 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's (PbEG 2000, L 12), en op artikel 6 van de Wet energiebesparing toestellen; De Raad van State gehoord (advies van 30 september 2009, nr. W10.09.0379/III);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Economische Zaken van 4 december 2009, nr. WJZ / 9197019, uitgebracht mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

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

A

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8

1. De RDW stelt vanaf 1 januari 2011 iedere twee jaar vóór 1 maart de constanten vast voor de in bijlage 4 opgenomen regressieformules, alsmede de daarbij behorende waarden van de gemiddelde CO₂-uitstoot voor personenauto's met benzine als brandstof en voor personenauto's met diesel als brandstof. Deze waarden en constanten gelden voor de twee kalenderjaren die aanvang vinden na de datum van vaststelling.

2. De constanten en waarden worden vanaf 1 januari 2011 elke twee jaar vóór 1 maart door de RDW bekend gemaakt in de Staatscourant.

B

Bijlage 4, onderdeel II, komt te luiden:

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 zogenoemde kleinste-kwadraten-methode. Hierbij wordt het aantal verkochte auto's van elke uitvoering in rekening gebracht. Varianten van voertuigtypen met een lengte x breedte groter dan 11 m² worden bij de berekening van deze constanten buiten beschouwing gelaten.

De waarden $\text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{totaal gem. benzine}}$ en $\text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{totaal gem. diesel}}$ hebben betrekking op de gemiddelde $\text{CO}_2\text{-uitstoot}$ van nieuwe benzine- en dieselpersonenauto's bij een voertuig grootte behorend bij de gemiddelde $\text{CO}_2\text{-uitstoot}$ van alle auto's. De waarden $\text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{totaal gem. benzine}}$ en $\text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{totaal gem. diesel}}$ worden bepaald met behulp van de formules van stap 4 uit onderdeel I van deze bijlage. De voertuig grootte behorend bij de gemiddelde $\text{CO}_2\text{-uitstoot}$ van alle auto's wordt gevonden in de vorm van de gecorrigeerde lengte x breedte waarde, waarbij het gewogen gemiddelde van de met behulp van de formules van stap 4 gevonden gemiddelde CO_2 -waarden voor benzineauto's resp. dieselauto's gelijk is aan de gemiddelde $\text{CO}_2\text{-uitstoot}$ van alle verkochte nieuwe personenauto's.

De constanten en waarden worden berekend op basis van de gegevens omtrent $\text{CO}_2\text{-uitstoot}$, de lengte, de breedte en de aantallen nieuwe personenauto's, die zijn verkocht in het kalenderjaar voorafgaand aan het kalenderjaar, waarin de constanten en waarden worden vastgesteld.

ARTIKEL II

Voor 2010 en 2011 gelden de constanten en waarden die daartoe door de RDW zijn bekendgemaakt met inachtneming van de wijze van berekening, bedoeld in artikel I, onderdeel B, in plaats van de in 2009 vastgestelde constanten en waarden op grond van bijlage 4, onderdeel II, van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's zoals die luidde op het tijdstip voor de inwerkingtreding van dit besluit.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2010.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

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

's-Gravenhage, 9 december 2009

Beatrix

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

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer

Uitgegeven de *eenentwintigste* december 2009

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

NOTA VAN TOELICHTING

1. Algemeen

Het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's (hierna: het Besluit) regelt de wijze waarop aan auto's een energielabel wordt toegekend. In het Besluit is vastgelegd op welke wijze de relatieve energiezuinigheid van een auto wordt bepaald. De berekening van de relatieve energiezuinigheid vond plaats aan de hand van constanten van regressieformules en waarden voor de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's. De Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) stelde deze constanten en waarden jaarlijks vast aan de hand van feitelijke gegevens over de verkoop van auto's. De jaarlijkse vaststelling had tot doel dat de CO₂-referentienorm voor het energielabel periodiek werd aangescherpt. In 2007 bleek dat toepassing van de constanten en waarden die de RDW voor 2008 had vastgesteld onbedoelde gevolgen zou hebben voor de etikettering van het energiegebruik van bepaalde energiezuinige modellen personenauto's. Bepaalde modellen zouden hierdoor ten onrechte een onzuinig label krijgen of niet langer voor het A-etiket in aanmerking komen. Om dit te voorkomen werd in het Besluit van 13 december 2007 tot wijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's in verband met de aanpassing van energielabels voor nieuwe personenauto's met een reeds bij de fabriek geïnstalleerde aardgas- of LPG-installatie (hierna: Besluit 2007) bepaald dat de door de RDW voor 2007 vastgestelde constanten en waarden ook voor 2008 golden. De in 2008 aangeboden auto's worden daardoor beoordeeld op basis van dezelfde normen als de in 2007 aangeboden auto's. Dit werkte ook door naar de BPM-differentiatie gebaseerd op het relatieve energielabel van personenauto's.

Deze afwijking van artikel 8 van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's moest een oplossing voor de korte termijn betekenen (alleen voor het jaar 2008). In het Besluit 2007 werd daarom aangekondigd dat voor de periode vanaf 2008 zou worden onderzocht hoe de bestaande methodiek aangepast kon worden om het gesignaleerde probleem op te lossen.

De Staatssecretaris van Financiën kondigde in mei 2008 het voornemen aan om de BPM binnen enkele jaren om te zetten in een heffing op emissiegrondslag. Blijkens de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel dat hij daartoe indiende, Belastingplan 2009 (Kamerstukken II, 31 705, nr. 3, blz. 18) bleef de bonus- en malusregeling in de BPM in 2009 gekoppeld aan de energielabels. Daarom werd ook in 2009 jaarlijkse actualisatie van de normering achterwege gelaten zodat de gesignaleerde onbedoelde effecten voorkomen konden worden (bij Besluit van 28 november 2008 tot vaststelling van de voor het jaar 2009 toe te passen constanten en waarden voor bepaling van de referentie CO₂-uitstootnorm voor de etikettering van personenauto's).

De berekenmethodiek die door dit besluit wordt opgenomen, is aan de RAI Vereniging en de BOVAG voorgelegd. De opmerkingen die de RAI naar aanleiding daarvan heeft gemaakt zijn zo veel mogelijk in het besluit verwerkt.

2. Nieuwe wijze van vaststelling van de constanten en waarden

Inmiddels is onderzocht op welke wijze de bestaande methodiek kan worden aangepast om het gesignaleerde probleem op te lossen. Dit wijzigingsbesluit geeft de uitkomst hiervan weer. Samengevat houdt de wijziging in dat de statistische methode die tot de problemen heeft geleid wordt gerepareerd, en dat bovendien de labelingnorm wordt aangepast met het oog op het behoud van het enthousiasme van de sector om met het modelaanbod in te spelen op de behoefte naar zuiniger auto's en dit te versterken.

Met de wijziging van artikel 8 wordt voorzien in een langere periode waarvoor de labelingnorm geldt. Het is in overleg met de RAI Vereniging gebleken dat de tijdspanne van een jaar voor de sector erg kort is om in het modelaanbod rekening te houden met de vraag naar zuiniger auto's. Onbedoeld neveneffect van de bevrozing van de norm voor de jaren 2008 en 2009 was dat bleek dat de periode van twee jaar meer recht doet aan de afstemming van het aanbod op de vraag dan de voorheen geldende jaarlijkse periode. Omdat de norm wel telkens elk tweede jaar zal worden bijgesteld naar de stand van zaken in het laatste er aan voorafgaande jaar, betekent dat per saldo de waarden en constanten op de langere termijn niet verminderd aangescherpt worden dan voorheen. Met de wijziging van artikel 8 wordt bovendien voorzien in een vroeger tijdstip waarop de RDW de nieuwe waarden en constanten vaststelt, en dus ook bekend kan maken. Deze periode ligt, gezien de tijdspanne die voor de normering in acht wordt genomen (het jaar eraan voorafgaand) voor de hand. Ook schept deze verschuiving van het moment van vaststelling van augustus naar februari de mogelijkheid voor importeurs om met bestellingen beter rekening te kunnen houden met de etikettering.

Met de wijziging van het tweede onderdeel van de vierde bijlage bij het besluit wordt in het volgende voorzien.

Ten eerste wordt de autonome jaarlijkse aanscherping in verband met het autonoom zuiniger worden van nieuwe auto's in de regeling geschrapt. Dat betekent dat de norm enigszins versoepeld wordt. Nieuwe modellen personenauto's zijn als gevolg van de aan het etiket gekoppelde, in 2006 ingevoerde en tot ultimo 2009 geldende, BPM-bonussen en -malussen in hoog tempo zuiniger geworden. Omdat inmiddels de BPM-tarieven gedifferentieerd worden naar de CO₂-uitstoot van auto's, zal deze trend zich doorzetten. Het daarnaast in stand houden van een autonome jaarlijkse aanscherping van het label zou onevenredige effecten tot gevolg hebben.

Ten tweede wordt de wijze van berekening aangepast. Voor het bepalen van het label weegt, zoals blijkt uit formule 5a en 5b in onderdeel I van bijlage IV, de relatieve zuinigheid ten opzichte van personenauto's met dezelfde voertuiggrootte en brandstof voor 75% mee. Daarnaast weegt de absolute zuinigheid door vergelijking van de CO₂-emissie met de gemiddelde CO₂-emissie van alle benzineauto's resp. dieselauto's voor 25% mee. Bij het voor 25% meewegen van de absolute zuinigheid van diesel- respectievelijk benzinepersonenauto's in verhouding tot het gemiddelde wordt nu uitgegaan van de gemiddelde CO₂-uitstoot van benzineauto's resp. dieselauto's die de gemiddelde voertuiggrootte hebben van alle nieuw verkochte auto's. In het verleden werd hiervoor van de gemiddelde CO₂-uitstoot van benzine- resp. dieselpersonenauto's uitgegaan. De reden voor deze aanpassing is als volgt. Benzineauto's zijn de afgelopen jaren gemiddeld steeds kleiner geworden en dieselauto's steeds groter. De gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe benzineauto's is hierdoor nu ongeveer gelijk aan de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe dieselauto's. Door deze ontwikkeling zou de absolute CO₂-uitstoot bij benzineauto's gemiddeld met de CO₂-uitstoot van kleinere auto's worden vergeleken in plaats van met dieselauto's. Dit verschil zou een onbedoeld effect hebben op de absolute CO₂-uitstoot in verhouding tot de gemiddelde uitstoot die bij de vaststelling van het label wordt meegewogen. Door in verband met deze ontwikkeling voor het meewegen van de absolute zuinigheid uit te gaan van de gemiddelde CO₂-uitstoot van benzine- resp. dieselauto's behorend bij de gemiddelde voertuiggrootte van alle nieuwe auto's tezamen wordt deze absolute zuinigheid weer evenwichtig meegenomen.

Bij deze berekening wordt bovendien een correctie toegepast. Auto's met een lengte maal breedte groter dan 11 m² worden voor het vaststellen van de labelingnorm buiten beschouwing gelaten. Hierbij gaat het om de grootste personenbusjes, die vrijwel allemaal op diesel rijden,

en die veelal als taxi worden gebruikt. Deze grootste dieselbusjes zouden, indien ze meegerekend zouden worden volgens de toegepaste statistische methode de norm voor kleine dieselauto's naar beneden «trekken», waardoor kleine dieselauto's een niet te rechtvaardigen onzuinig label zouden krijgen. Door de groep grootste busjes voor de vaststelling van de norm buiten beschouwing te laten wordt dit effect weggenomen.

3. Europa

De voorliggende wijziging van het labelingbesluit heeft niet tot doel om de systematiek voor het vaststellen van het energielabel voor personenauto's aan te passen. Voor een aanpassing van de systematiek zal worden aangesloten bij een voorstel tot harmonisatie van de energielabels voor personenauto's van de Europese Commissie. Deze heeft aangekondigd in 2010 met zo'n voorstel te komen.

Indien de Commissie met een voorstel komt en dit voorstel na goedkeuring van de Raad en het Europees Parlement tot een nieuwe Europese richtlijn leidt, zal het energielabel voor auto's op zijn vroegst met ingang van 2012 hiermee in overeenstemming worden gebracht.

Dit besluit is op 15 september 2009 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienummer 2009/504/NL) ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217).

4. Handhaving, uitvoering, milieueffecten, administratieve lasten

Bovenstaande wijzigingen hebben tot gevolg dat de norm voor het label van auto's soepeler wordt. De aanscherping van de bevroren 2007-labelingnorm in 2009 naar de nieuwe labelingnorm voor 2010 is niet groter dan in de jaren vóór 2007 gebruikelijk was. In de praktijk zullen door de nieuwe labelingnorm voor 2010 de energielabels voor bestaande modellen maximaal een klasse ongunstiger ten opzichte van de bevroren 2007-labelingnorm worden. Het aantal modellen met A- en B-label zal in 2010 in eerste instantie lager zijn dan het aantal in 2009, om daarna weer toe te nemen als de fabrikanten nog zuinigere auto's op de markt brengen. Daarom mag verwacht worden dat importeurs actief gebruik zullen blijven maken van het label van auto's in hun communicatie naar consumenten. Dit heeft een gunstig effect op de CO₂-uitstoot.

De uitvoering, effecten op het milieu en administratieve lasten die met dit besluit gepaard gaan worden ten opzichte van de regeling zoals die onverkort gold tot het jaar 2008 niet veranderd. Nu de BPM-bonus- en malusbedragen niet langer gelieerd zijn aan de etikettering, hoeven die ook niet meer in verkoopprijzen te worden doorberekend. Zo is er dus geen sprake van een toename van administratieve lasten op basis van deze regeling.

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