



## Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 31 oktober 2012, nr. IenM/BSK-2012/219507, houdende regels voor de bepaling van de energie-efficiëntieklasse, en voor de vaststelling van de constanten en waarden ten behoeve van de berekening van de relatieve zuinigheid van personenauto's (Regeling relatieve zuinigheid personenautos)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 6a en 8, eerste lid, van het Besluit etikettering energieverbruik personenauto's;

Besluit:

### Artikel 1

1. 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 < -15 %
B	-15% <= relatieve energiezuinigheid < -5%
C	-5% <= relatieve energiezuinigheid < 5%
D	5% <= relatieve energiezuinigheid < 15%
E	15% <= relatieve energiezuinigheid < 25%
F	25% <= relatieve energiezuinigheid < 35%
G	35% <= relatieve energiezuinigheid

2. 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 zes stappen:
  - a. Berekening van de gemiddelde lengte met behulp van regressieformule voor de lengte:
$$\text{lengte}_{\text{gem.}} = C_{1, \text{lengte}} + C_{2, \text{lengte}} \times \text{breedte} + C_{3, \text{lengte}} \times [\text{breedte}]^2$$
  - b. Berekening van de gecorrigeerde lengte x breedte:
$$(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}} = [0,7 \times \text{lengte} + 0,3 \times \text{lengte}_{\text{gem.}}] \times \text{breedte}$$
  - c1. Controle van het toepassingsgebied van de regressieformule voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's met benzine als brandstof:  
Als:  $(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}} < -0,5 \times C_{2, \text{benzine}} / C_{3, \text{benzine}}$   
dan:  $(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}} = -0,5 \times C_{2, \text{benzine}} / C_{3, \text{benzine}}$
  - c2. Controle van het toepassingsgebied van de regressieformule voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's met diesel als brandstof:  
Als:  $(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}} < -0,5 \times C_{2, \text{diesel}} / C_{3, \text{diesel}}$   
dan:  $(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}} = -0,5 \times C_{2, \text{diesel}} / C_{3, \text{diesel}}$
  - d1. Berekening van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot met behulp van regressieformule voor auto's met benzine als brandstof:
$$\text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{gem.}} = C_{1, \text{benzine}} + C_{2, \text{benzine}} \times [(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}}] + C_{3, \text{benzine}} \times [(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}}]^2$$
  - d2. Berekening van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot met behulp van regressieformule voor auto's met diesel als brandstof:
$$\text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{gem.}} = C_{1, \text{diesel}} + C_{2, \text{diesel}} \times [(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}}] + C_{3, \text{diesel}} \times [(\text{lengte} \times \text{breedte})_{\text{cor.}}]^2$$
  - e1. Berekening van referentie CO<sub>2</sub>-uitstoot voor etikettering van auto's met benzine als brandstof:
$$\text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{ref.}} = 0,75 \times \text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{gem.}} + 0,25 \times \text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{totaal gem. benzine}}$$
  - e2. Berekening van referentie CO<sub>2</sub>-uitstoot voor etikettering van auto's met diesel als brandstof:
$$\text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{ref.}} = 0,75 \times \text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{gem.}} + 0,25 \times \text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{totaal gem. diesel}}$$



- f. Berekening van de relatieve energiezuinigheid:  
Relatieve energiezuinigheid =  $[\text{CO}_2\text{-uitstoot} - \text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{ref.}}] / \text{CO}_2\text{-uitstoot}_{\text{ref.}} \times 100\%$
3. Voor het bepalen van de energie-efficiëntieklasse voor personenauto's waarvoor de test als bedoeld in Richtlijn 80/1268/EG (mede) met LPG, aardgas of E-85 als brandstof is uitgevoerd, wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto met respectievelijk LPG, aardgas en E-85 als brandstof gehanteerd. Hierbij wordt voor deze auto's daar waar sprake is van de referentie CO<sub>2</sub>-uitstoot (CO<sub>2</sub>-uitstoot<sub>ref.</sub>) uitgegaan van de referentiewaarden voor auto's met benzine als brandstof.
  4. 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 beschouwd als personenauto's met benzine als brandstof.
  5. 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-typegoedkeuringscertificaat gehechte bijlage I bij richtlijn 2007/46/EG. Indien de variant waartoe de personenauto behoort uitvoeringen met verschillende wielbases kent, dan wordt per wielbasisversie de laagste lengtewaarde van de desbetreffende uitvoeringen genomen die is vermeld in de aan het EG-typegoedkeuringscertificaat gehechte bijlage I bij richtlijn 2007/46/EG.
  6. 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-typegoedkeuringscertificaat gehechte, bijlage I bij richtlijn 2007/46/EG. De breedte is gemeten overeenkomstig richtlijn 92/21/EEG.
  7. De waarden voor de lengte en de breedte worden ingevuld in meters, met een nauwkeurigheid van drie cijfers achter de komma. De waarde voor de specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt ingevuld in gram/km, afgerond op het dichtstbijzijnde gehele cijfer.

## Artikel 2

1. De constanten, bedoeld in artikel 8 van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's,  $C_1$ , lengte,  $C_2$ , lengte,  $C_3$ , lengte,  $C_1$ , benzine,  $C_2$ , benzine,  $C_3$ , benzine,  $C_1$ , diesel,  $C_2$ , diesel en  $C_3$ , 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 m<sup>2</sup> worden bij de berekening van deze constanten buiten beschouwing gelaten.
2. De in artikel 1 bedoelde 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 benzine- en dieselpersonenauto's bij een voertuigsgroote behorend bij de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle auto's. De waarden CO<sub>2</sub>-uitstoot<sub>totaal gemiddelde benzine</sub> en CO<sub>2</sub>-uitstoot<sub>totaal gemiddelde diesel</sub> worden bepaald met behulp van de formules in artikel 1, tweede lid, onderdelen D1 en D2. De voertuigsgroote behorend bij de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 in artikel 1, tweede lid, , onderdelen D1 en D2 gevonden gemiddelde CO<sub>2</sub>-waarden voor benzineauto's resp. dieselauto's gelijk is aan de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle verkochte nieuwe personenauto's.
3. 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 twee kalenderjaren voorafgaand aan het kalenderjaar, waarin de constanten en waarden worden vastgesteld.

## Artikel 3

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2013.

## Artikel 4

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling relatieve zuinigheid personenauto's.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J.J. Atsma.*



## TOELICHTING

### 1. Inleiding

Het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's (hierna: het Besluit) regelt de wijze waarop aan auto's een zgn. energie-etiket wordt toegekend. Dit is een kaart waarop op een voorgeschreven wijze het brandstofverbruik, de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de energie-efficiëntieklasse van de nieuwe, voor de verkoop tentoongestelde, personenauto moeten worden aangegeven. De energie-efficiëntieklasse wordt hierbij vastgesteld aan de hand van de relatieve zuinigheid van de auto. In het Besluit is vastgelegd aan welke vereisten het etiket moet voldoen.

In deze regeling is bepaald op welke wijze de relatieve energiezuinigheid van een auto wordt bepaald. Tot de datum van inwerkingtreding van deze regeling was dat vastgelegd in de inmiddels vervallen bijlage 4 bij het Besluit. De daarbij gehanteerde CO<sub>2</sub>-referentienormen voor de relatieve zuinigheid worden elke twee jaar herzien.

Diverse factoren, zoals fiscale stimulering van zgn. zeer zuinige personenauto's en de komende Europese normstelling voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's, hebben de afgelopen jaren geleid tot een steeds groter wordend aanbod van zeer zuinige personenauto's en tot een daarmee samenhangende sterke jaarlijkse toename van de verkoop van die zeer zuinige personenauto's. De norm voor het energie-etiket (verder ook: label) was gebaseerd op de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot, als maatstaf voor het energiegebruik, van de in het voorgaande jaar verkochte nieuwe personenauto's. De vermelding van een A-, B- of ander label op een nieuwe auto geeft de relatieve zuinigheid van deze auto aan ten opzichte van de gemiddelde zuinigheid van de in het voorgaande jaar verkochte auto's. Naarmate er meer auto's worden verkocht met een lage uitstoot, wordt de gemiddelde uitstoot lager. Bij ongewijzigd beleid in 2012 zou, door de sterk toegenomen verkoop van zuinige personenauto's in 2010, de norm voor alle energie-efficiëntieklassen in 2012 en 2013 met circa 15% worden aangescherpt. Dat betekende dat aan de voertuigen die in 2011 een A-label zouden krijgen, in 2012 nog maar een B- of soms zelfs een C-label zou kunnen worden toegekend. Dit is ongewenst voor het maatschappelijk draagvlak van het energielabel voor personenauto's. Het is van belang dat het draagvlak voor het label wordt behouden zodat het label onderdeel blijft uitmaken van de communicatie door de branche over de zuinigheid van auto's. Daarnaast is het van belang dat er een voldoende ruim aanbod van auto's met A- en B-labels blijft bestaan, zodat het label kan blijven worden gebruikt als criterium voor de aankoopkeus van een nieuwe, energiezuinige auto. In verband hiermee is de norm aangepast.

### 2. Periodieke aanpassing van de etiketteringsnorm

Om de gevolgen van de recente sterke toename van de verkoop van de zuinige personenauto's voor de toekenning van de energie-etiketten in goede banen te leiden zijn twee wijzigingen aangebracht ten opzichte van de wijze waarop de relatieve zuinigheid van auto's werd vastgesteld.

Ten eerste zijn de grenzen, zoals die in 2011 golden tussen de verschillende energie-efficiëntieklassen aangepast door de percentages, die zijn opgenomen in de tabel van artikel 1, eerste lid, met 5%-punt te verhogen ten opzichte van de waarde die van kracht was in 2011. Aan nieuwe modellen personenauto's wordt hierdoor vanaf 2012 een label toegekend dat een halve zuinigheidscategorie beter is dan zonder deze aanpassing.

Ten tweede is de periode, die wordt gehanteerd om aan de hand van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van de daarin verkochte auto's de CO<sub>2</sub>-referentienorm voor de toekenning van een label te berekenen, verlengd van één naar twee kalenderjaren voorafgaand aan de vaststelling van de nieuwe normering. In 2011 is de nieuwe norm voor 2012 en 2013 vastgesteld. Hierbij is reeds uitgegaan van de verkochte nieuwe personenauto's in 2009 en 2010 in plaats van alleen 2010. Omdat het aantal verkochte zuinige nieuwe personenauto's elk jaar toeneemt is hierdoor de norm voor 2012 en 2013 met 2 à 6%-punt versoepeld. Door voortaan van twee jaar uit te gaan als periode waarover de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt bepaald, wordt de aanscherping van de norm bovendien minder gevoelig voor jaarlijkse schommelingen in de zuinigheid van nieuwe personenauto's.

### 3. Overige aanpassingen

In artikel 1, derde lid, is geregeld dat auto's waarbij tijdens de typekeuring een verbruiksmeting met E85 is uitgevoerd, ingedeeld worden in een zuinigheidsklasse op basis van berekeningen met de CO<sub>2</sub>-uitstoot met E85 als brandstof, en niet meer op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met benzine als brandstof. Daarnaast moet op het label van deze auto's de brandstof E85 en het brandstofverbruik en



de CO<sub>2</sub>-uitstoot met E85 als brandstof worden aangegeven. De CO<sub>2</sub>-uitstoot met E85 als brandstof kan enkele procentpunten (maximaal circa 3%) lager zijn dan de CO<sub>2</sub>-uitstoot met benzine als brandstof. De lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot kan in de praktijk daarmee voor het label tot net één gunstiger zuinigheidscategorie leiden.

#### **4. Gevolgen voor bedrijven en burgers**

Een deel van de aanpassingen van de berekeningswijze ten behoeve van de indeling in een energie-efficiëntieklasse heeft gevolgen voor de branche. Bij auto-importeurs en andere organisaties die zelf de labels van auto's vaststellen zal de software waarmee dit gebeurt moeten worden aangepast. Naar schatting gaat het hierbij om een tiental gevallen. De hiermee samenhangende eenmalige inhoudelijke nalevingskosten bedragen voor deze ondernemingen in totaal maximaal € 5.000,-. Veelal krijgen importeurs en andere organisaties de toe te passen labels voor hun automodellen aangeleverd van de RDW. In dat geval hoeft de software voor vaststelling van de labels niet te worden aangepast. De wijziging dat voor vaststelling van de nieuwe CO<sub>2</sub>-referentienorm wordt uitgegaan van de verkoop van nieuwe personenauto's gedurende twee jaar in plaats van één jaar heeft geen uitvoeringsgevolgen voor de branche. Nieuwe constanten en waarden voor vaststelling van de CO<sub>2</sub>-referentienorm worden elke twee jaar toegepast. De branche is reeds op de hoogte van deze wijzigingen. Naast de genoemde eenmalige aanpassing is er geen structurele wijziging van de inhoudelijke nalevingskosten die in totaal ongeveer € 300.000,- per jaar bedragen. De regeling heeft geen gevolgen voor burgers.

#### **5. Consultatie**

De regeling is opgesteld in overleg met de RDW en de RAI Vereniging.

#### **6. Notificatie**

De ontwerpregeling is op 26 januari 2012 (2012/0049/NL) ingevolge artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PBEG L204) voorgelegd aan de Europese Commissie.

De Commissie heeft op 27 juni 2012 de Nederlandse overheid ervan op de hoogte gesteld dat zij van plan is Richtlijn 1999/94/EG van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofgebruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij de verbranding van nieuwe personenauto's te herzien. De Commissie wijst erop dat deze herziening kan leiden tot een regelgevende benadering die verschilt van Nederland waardoor het nodig kan zijn om de ontwerpregeling na goedkeuring aan te passen.

#### **7. Vaste verandermomenten**

De onderhavige regeling treedt gelijktijdig met het Besluit op 1 januari 2013 in werking. De publicatie zal naar verwachting voor of op 1 november plaatsvinden, zodat voldaan wordt aan de regels voor de vaste verandermomenten.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J.J. Atsma.*