

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties de behoefte om over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's (Kamerstuk 31 209, nr. 153) enkele vragen en opmerkingen voor te leggen.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Sommen

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

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

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

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

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

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

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

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

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

Er is er een groot verschil in de uitkomsten van de «rollerbank» proef waarop de etikettering wordt gebaseerd en de werkelijke uitstoot en verbruik in de praktijk. Hoe staat het met de belofte om dat verschil op te heffen en wat is de inbreng van de Nederlandse overheid om dat proces te versnellen? Wie zijn er betrokken bij het verbeteren van de «rollerbank» test?

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

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

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

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