

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2103/114381

Bijlage(n)
2

Datum 17 juni 2013
Betreft Aanbieding TNO-rapport Praktijkverbruik van zakelijke
personenauto's en plug-in voertuigen

Geachte voorzitter,

Met deze brief ontvangt u het rapport 'Praktijkverbruik van zakelijke personenauto's en plug-in voertuigen', dat in mijn opdracht is opgesteld door TNO. Hiermee geef ik invulling aan de toezegging die in november 2012 door Staatssecretaris Weekers van Financiën bij de behandeling van het Belastingplan 2013 is gedaan¹. Hij deed deze toezegging naar aanleiding van vragen van leden van de fractie van het CDA over het praktijkverbruik van semi-elektrische auto's.

Daarnaast doe ik uw Kamer hierbij een notitie toekomen over de ontwikkeling van een nieuwe testmethode voor het brandstofverbruik van auto's en de rol van Nederland daarbij.

Tot slot geef ik met deze brief gevolg aan de toezeggingen die Minister Kamp van EZ op 19 maart 2013 aan het lid Paulus Jansen (SP) heeft gedaan naar aanleiding van vragen over het bericht "Autotests massaal gemanipuleerd"².

TNO-rapport praktijkverbruik zakelijke auto's en plug-ins

Het TNO-onderzoek laat zien dat zakelijke personenauto's in de praktijk zuiniger zijn geworden. De afname is echter minder groot dan de afname van de officiële testwaarden. Het verschil tussen praktijk- en testwaarden is de afgelopen jaren dus toegenomen. Deze toename wordt met name veroorzaakt door toepassing van energiebesparende technieken die op de typekeuringstest meer reductie van het brandstofverbruik opleveren dan in de praktijk, en door een toegenomen gebruik door fabrikanten van marges in de testprocedures, doordat de nationale en Europese belangen van de uitkomsten van de typegoedkeuring sterk zijn toegenomen.

Over semi-elektrische auto's concludeert TNO dat de geanalyseerde modellen plug-in auto's gemiddeld de zuinigste auto's op de Nederlandse markt zijn. Geschat wordt dat plug-in voertuigen nu reeds gemiddeld een kwart van alle kilometers elektrisch rijden.

¹ 33 402 Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2013)

Nota naar aanleiding van het nader verslag

² Volkskrant, 15 maart 2013

Er is bovendien een enorm verbeterpotentieel om meer elektrisch te rijden.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Dit potentieel kan worden benut door plug-in auto's in de juiste toepassingen in te zetten en door het voor gebruikers mogelijk en aantrekkelijk te maken om meer elektrisch te rijden. Omdat in de testprocedure een veel groter aandeel elektrisch rijden wordt aangehouden dan op dit moment in de praktijk wordt gehaald, ligt (vooralsnog) het praktijkverbruik significant hoger dan de verbruikswaarden op basis van de typekeuringstest. In absolute zin is het meerverbruik van plug-in voertuigen echter vergelijkbaar met dat van conventionele zuinige voertuigen.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/114381

Beleidsmatige inzet

De Nederlandse automobilist koopt op papier erg zuinige auto's. Ik vind het belangrijk dat ze ook in de praktijk zuinig zijn. Dat is belangrijk voor het milieu, de beheersing van de energievoorraden en voor de consument om de kosten van het autorijden te verminderen. Daarom is het één van mijn topprioriteiten in Europa om ervoor te zorgen dat auto's zuiniger worden en dat ze in de praktijk net zo zuinig zijn als tijdens de typekeuringstest.

Ik doe dat door er aan bij te dragen dat er in Europees verband aan autofabrikanten effectieve normen voor de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's worden opgelegd en dat deze normen periodiek worden aangescherpt. De beoordeling of fabrikanten aan de CO₂-normen voldoen wordt afgemeten aan de testwaarden op basis van de officiële meetprocedure. Door het toegenomen verschil tussen de testwaarden en praktijkverbruik is de afname van CO₂-uitstoot in de praktijk minder dan ik had verwacht.

Vanzelfsprekend was ik al langer er van op de hoogte dat het verbruik van auto's in de praktijk hoger is dan de officiële opgave. In de media is dit de afgelopen maanden ook een regelmatig terugkerend onderwerp. Door middel van de onderhavige analyse van gegevens van tankpasjes die door TNO in mijn opdracht is uitgevoerd, wordt het toenemend verschil tussen praktijkverbruik en de officiële testwaarde gekwantificeerd. Dit is noodzakelijk, omdat deze informatie voor mij van belang is bij de onderhandelingen over de hoogte van de toekomstige CO₂-normen. Tegelijkertijd onderschrijft het rapport de noodzaak dat er zo snel als mogelijk een nieuwe en betere testprocedure moet komen.

Naast analyse van tankpasgegevens worden in opdracht van I&M door TNO met productieauto's daadwerkelijke verbruiksmetingen uitgevoerd volgens de officiële testprocedure op de rollenbank. Indien hierbij afwijkingen met het normverbruik worden geconstateerd vindt overleg plaats met fabrikanten. Bijzonder punt van aandacht hierbij is het toenemend gebruik van marges in de meetmethode, die fabrikanten benutten om zo laag als mogelijke verbruikswaarden te realiseren. Deze metingen kunnen als een "niet officiële voorloper" van In-Service Conformity metingen worden beschouwd, waarvoor ik me in Europees verband wil inzetten.

Plug-in voertuigen zijn een speciale categorie. Deze voertuigen hebben het voordeel van elektrische voertuigen dat ze emissievrij kunnen rijden, maar niet het nadeel van een beperkte range. De plug-ins zijn zagezegd de wegbereiders naar duurzame elektrische mobiliteit. Dat is ook de reden waarom de aankoop fiscaal gestimuleerd wordt. Het is daarbij wel van belang dat ze zoveel mogelijk elektrisch ingezet worden. Dat plug-in voertuigen nu gemiddeld reeds een kwart van alle kilometers elektrisch rijden vind ik voor zo'n relatief nieuwe ontwikkeling een prima prestatie.

Zoals ik al eerder aangaf is er voor plug-in voertuigen een enorm potentieel om nog meer elektrisch te rijden. Verschillende partijen zijn hiermee al aan de slag. Zo heeft CE Delft in opdracht van de Nederlandse importeurs van Opel en Toyota een verkenning uitgevoerd om het rij- en laadgedrag van de automobilist van een plug-in voertuig te verbeteren³. Ik heb aan het Formule E-team⁴ gevraagd om in oktober van dit jaar met een concrete aanpak te komen hoe het aandeel elektrisch rijden van plug-in auto's kan worden vergroot.

Ontwikkeling van nieuwe meetmethode

De huidige methode waarmee het officiële brandstofverbruik van nieuwe personenauto's in Europees kader wordt vastgesteld is in oorsprong zo'n 40 jaar oud. In UN/ECE en Europees kader wordt dan ook een nieuwe, wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor het verbruik en de CO₂-uitstoot ontwikkeld. De RDW, I&M en TNO (in opdracht van I&M) trekken in goede onderlinge samenwerking in Genève en Brussel op om namens Nederland bij te dragen aan het tot stand brengen van deze nieuwe testprocedure. De hiervoor genoemde onderzoeksresultaten ten aanzien van analyse van tankpasgegevens en rollenbankmetingen worden hierbij door Nederland ingebracht.

In de als bijlage bij deze brief gevoegde notitie wordt de ontwikkeling van de nieuwe testprocedure en de voortrekkersrol van Nederland daarbij in detail toegelicht. De ontwikkeling van een nieuwe testmethode is een complex proces, waaraan door veel partijen wordt deelgenomen. Nederland heeft zich daarbij sterk gemaakt voor het definiëren van zo realistisch mogelijke testprocedures en voor het verkleinen van de testmarges. Door de invoering van de nieuwe test zal het verschil tussen praktijk en typekeuring naar verwachting een kwart kleiner worden, o.a. doordat de nieuwe test de fabrikanten er toe aanzet om technieken toe te passen die meer dan bij de oude cyclus ook in de praktijk voordeel opleveren en doordat testmarges worden ingeperkt.

Op 19 maart 2013 heeft Minister Kamp naar aanleiding van vragen van het lid Paulus Jansen (SP) aangegeven te bekijken welke signalen er zijn dat er frauduleus gehandeld wordt bij het uitvoeren van de officiële verbruikstesten. In dit kader wil ik opmerken dat bij het proces van Europese typekeuringen van motorvoertuigen de typekeurende autoriteiten van de lidstaten, zoals de TÜV in Duitsland en de RDW in Nederland, er op toezien dat fabrikanten de verbruiksmetingen van nieuwe auto's op de juiste wijze uitvoeren. Ik ken geen signalen dat er frauduleus wordt gehandeld. Wel maken fabrikanten gebruik van de marges van de testmethode.

³ CE-Delft rapport. Opladen voor de toekomst van plug-in hybrides en range extenders. Een verkenning naar mogelijkheden voor vergroten van het elektrische gebruik. Delft, mei 2013

⁴ Het Formule E-team is een samenwerkingsverband van bedrijven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties met het doel de weg voor te bereiden voor elektrisch rijden in Nederland. De overheid ondersteunt dit samenwerkingsverband en neemt er in waar.

Vervolg onderhandelingen in Brussel

Het Europees Parlement heeft onlangs aangegeven dat de nieuwe testprocedure uiterlijk op 1 januari 2017 in werking moet treden. Ook de Europese Commissie streeft hiernaar. Daarnaast heeft het Europees Parlement aangedrongen om In-Service Conformity bepalingen in te voeren als onderdeel van de Europese regelgeving.

Dit houdt in dat er onafhankelijk steekproeven kunnen worden uitgevoerd om te controleren of het verbruik van productievoertuigen in voldoende mate overeenkomt met de officiële testwaarde die is vastgesteld met een voertuig dat speciaal voor de typekeuring is geprepareerd. Op deze wijze moet achteraf worden gecontroleerd of voertuigen in de praktijk inderdaad zo zuinig zijn als door de fabrikant vastgesteld bij de typekeuring.

Over de invoeringsdatum van de nieuwe testmethode zal nu in Brussel via de Milieuraad met de lidstaten worden onderhandeld. In de wetenschap dat er in Brussel krachten werkzaam zijn die er voor pleiten dat de nieuwe testprocedure pas na 2020 wordt ingevoerd, blijf ik me er voor inzetten dat de nieuwe testprocedure overeenkomstig het voorstel van het Europees Parlement uiterlijk op 1 januari 2017 ingaat. Daarnaast steun ik de door het Europees Parlement voorgestelde aanpak om door middel van officiële In-Service Conformity bepalingen te bewerkstelligen dat het verbruik van productievoertuigen overeenkomt met de opgegeven waarde.

Ter afsluiting

Het verleden heeft laten zien dat Nederland door het gemeenschappelijk optreden van de RDW, het Ministerie van I&M en TNO een invloedrijke partij is die zich onafhankelijk kan opstellen bij onderhandeling in Brussel over normstelling voor auto's. Deze voortrekkersrol voor Nederland wil ik voortzetten. Ik realiseer me dat het ontwikkelen van een nieuwe, wereldwijd geharmoniseerde testmethode een complex en tijdrovend proces is, waaraan veel partijen deelnemen. Door intensieve samenwerking van Nederland met andere lidstaten zoals Duitsland, met de Europese Commissie en met internationale milieuorganisaties heb ik er vertrouwen in dat tegenwicht kan worden geboden om het milieubelangen te dienen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld