

# Advies betreffende de vernieuwing van het ter beschikking stellen van informatie over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van voertuigen

- Op vraag van de Minister van Klimaat en Energie, Dhr. Magonette, in een brief van 8 november 2011
- Voorbereid door de werkgroep productnormen
- Goedgekeurd door de Algemene Vergadering van 31 januari 2012 (zie Bijlage 1)
- De oorspronkelijke taal van dit advies is het Frans

## 1. Context

- [a] Minister van Klimaat en Energie, de heer Paul Magonette, heeft bij de FRDO een adviesaanvraag ingediend over de vernieuwing van het ter beschikking stellen van informatie over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van voertuigen. In zijn brief van 8 november 2011 vraagt hij dat de FRDO zijn advies binnen een termijn van 3 maanden zou formuleren.
- [b] De FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu geeft jaarlijks de CO<sub>2</sub>-gids van de auto uit en is eveneens verantwoordelijk voor de "CO<sub>2</sub>-etiketten" (cf. richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij de verbranding van nieuwe personenauto's). Deze twee informatiedragers zijn echter niet langer aangepast aan de huidige situatie.
- [c] De volgende vragen werden aan de raad gesteld:
1. Hoe kunnen wij de informatie over CO<sub>2</sub> beter overbrengen?  
Wanneer het grote publiek over de gids kan beschikken, is de informatie die erin staat omwille van de opmaaktermijnen al 4 maanden 'oud'.  
Welke aanpassingen zijn bijgevolg mogelijk en wenselijk om de informatie die in de CO<sub>2</sub>-gids staat over te brengen en zo mogelijk meteen ook de kwaliteit van de inhoud te verbeteren?
  2. Wie moet hiervan de last dragen?  
De hierboven vermelde richtlijn 1999/94/EG zegt niet wie hiervan de last moet dragen. De overheid neemt dit vrijwillig op zich door de gids gratis ter beschikking te stellen.  
Wat vindt de FRDO van dit systeem?
  3. Hoe moet de CO<sub>2</sub>-uitstoot van elektrische voertuigen in cijfers worden uitgedrukt?  
Het is goed de kopers/gebruikers bewust te maken van het energieverbruik van hun voertuig, maar ook van de keuze van (de oorsprong van) hun elektriciteit.
    - Als wij uitgaan van het energieverbruik van het voertuig, hoe moeten wij dan de CO<sub>2</sub>-inhoud in cijfers uitdrukken die toe te schrijven is aan de elektriciteitsproductie?
    - Moeten wij verwijzen naar de (reële) energiemix of naar een (theoretische) productiewijze van elektriciteit als referentie?
  4. Hoe moeten wij ons aanpassen aan de nieuwe energiebronnen die in de transportsector worden gebruikt?
    - Zou het relevant zijn om over het energieverbruik (kWh/km of Mj/km) van de voertuigen in het algemeen te praten om de verschillende energiebronnen makkelijker te kunnen vergelijken?

- Bestaat er een risico op verwarring bij het publiek als wij het naast de CO<sub>2</sub>-uitstoot en het brandstofverbruik ook nog hebben over het energieverbruik?

De CO<sub>2</sub>-uitstootcategorieën A, B, C, enz. werden in 1999 bepaald voor benzine- en dieselveertuigen.

- Moeten wij deze categorieën aanpassen aan de ontwikkelingen op het vlak van de uitstoot van voertuigen?
- Hoe moeten wij de categorieën A, B, C, enz. bepalen voor voertuigen op gasvormige motorbrandstoffen (methaan, lpg, biogas, ...), op biobrandstoffen en op elektriciteit?

[d] Het advies van de FRDO zal het mogelijk maken de besprekingen met de betrokken partijen te verduidelijken om de Belgische regelgeving aan te passen en de mogelijke herziening van richtlijn 1999/94/EG voor te bereiden.

## **2. Advies**

### **2.1. Voorafgaande beschouwingen**

- [1] De FRDO wil benadrukken dat het aan de burgers ter beschikking stellen van toegankelijke, duidelijke, volledige informatie waarmee zij autovoertuigen met elkaar kunnen vergelijken noodzakelijk is om hun keuze te richten op brandstofzuinige modellen die ook minder CO<sub>2</sub> uitstoten.
- [2] De raad wil dat deze informatie wordt uitgebreid naar andere types van voertuigen zoals scooters, motorfietsen, lichte bestelwagens en vrachtwagens, maar beseft dat vooraf gestandaardiseerde testmethodes moeten worden vastgelegd op Europees niveau. Daarom moedigt de raad de Belgische overheden ertoe aan de nodige initiatieven te nemen op Europees vlak.
- [3] De FRDO merkt bovendien op dat de hierboven vermelde richtlijn 1999/94/EG het voorwerp uitmaakt van een herzieningsprocedure en dat de Europese Commissie initiatieven op dit gebied zal nemen, hoewel hiertoe evenwel geen precies tijdschema is vastgelegd.

De raad geeft er de voorkeur aan dat deze materie meer in detail wordt geregeld op Europees niveau, maar dit mag niet verhinderen dat het bestaande systeem wordt geëvalueerd en dat op dit vlak vooruitgang wordt geboekt op nationaal niveau.

### **2.2. De CO<sub>2</sub>-gids van de auto**

#### **2.2.1. Algemene beschouwingen**

- [4] De FRDO is van mening dat in de gids extra informatie zou kunnen worden gegeven, bijvoorbeeld of het voertuig de normen Euro 5 of Euro 6 naleeft.

De raad benadrukt evenwel dat er voor de norm Euro 5 problemen bestaan in verband met de testmethode van de uitstoot van dieselveertuigen. Dat heeft volgens een recente studie<sup>1</sup> tot gevolg dat de reële NO<sub>x</sub>-emissies van deze voertuigen die aan deze norm voldoen duidelijk hoger liggen dan wat door de norm is vastgelegd. De FRDO is van oordeel dat dit zou moeten worden vermeld in de gids.

- [5] Bijlage II, punt 3) van de eerder vernoemde richtlijn 1999/94/EG specificeert dat de gids een duidelijk overzicht moet bevatten van de tien meest brandstofefficiënte nieuwe modellen personenauto's, in volgorde van toenemende specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot voor elk brandstoftype. De lijst moet ook het model aanduiden, de in cijfers uitgedrukte gegevens van het officiële brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Aangezien de huidige gids de lijst bevat met de modellen die minder dan 120 g CO<sub>2</sub>/km uitstoten, is de FRDO van mening dat het noodzakelijk is de tien best presterende modellen beter onder de aandacht te brengen.

<sup>1</sup> M. Weiss, P. Bonnel, R. Hummel, A. Provenza en U. Manfredi, « On-Road Emissions of Light-Duty Vehicles in Europe », *Environmental Science & Technology*, 2011, pp. 8575-8581.

- [6] De raad vindt eveneens dat de tekst van de CO<sub>2</sub>-gids over de biobrandstoffen zou moeten worden herzien in het licht van de verschillende studies die recent zijn verschenen over dit thema. De raad verwijst hieromtrent naar zijn advies over een ontwerp van koninklijk besluit tot het opstellen van productnormen voor biobrandstoffen.<sup>2</sup>

### **2.2.2. Elektronische gids**

- [7] Aangezien 73 % van de gezinnen in ons land over een internetverbinding beschikt en een elektronische versie van de gids gemakkelijk kan worden bijgewerkt, is de FRDO van mening dat het online raadplegen van de CO<sub>2</sub>-gids van de auto zou moeten worden vergemakkelijkt, meer bepaald door het makkelijker te maken om deze gids via zoekmachines te vinden.

Het zou ook de moeite lonen om te overwegen een link naar deze elektronische gids in te voegen op de regionale internetsites over energie en mobiliteit.

- [8] De raad vindt ook dat de toegankelijkheid tot de online geplaatste informatie zou kunnen worden verbeterd door een rechtstreekse toegang te voorzien tot recente gegevens. De nadruk zou daarbij moeten worden gelegd op de lijst met de beste modellen die op de markt beschikbaar zijn en op de tabellen waarin deze modellen met elkaar kunnen worden vergeleken, met inbegrip van de verschillende merken.

### **2.2.3. Gids op papier**

- [9] De FRDO vindt dat de CO<sub>2</sub>-gids van de auto op gepaste wijze voldoet aan de vereisten van de eerder vermelde richtlijn 1999/94/CE, meer bepaald aan artikel 4 ervan dat beschikt dat de gids draagbaar en compact moet zijn en gratis moet worden uitgedeeld aan consumenten die erom vragen. De raad wil de waarde van dit werk benadrukken en merkt op dat zowel de inhoud als het formaat van de gids kwaliteitsvolle – zij het af en toe achterhaalde – informatie garanderen, vooral voor consumenten die zich gemakkelijker voelen bij een papieren versie dan bij een elektronische versie en voor diegenen die geen toegang tot het internet hebben.

- [10] De FRDO stelt voor de mogelijkheid te onderzoeken om – in overleg met de autofabrikanten – de modellen in deze gids op te nemen die op de markt zullen komen in de eerste maanden volgend op de publicatie van de papieren gids, aangezien de informatie over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de voertuigen al beschikbaar is enkele maanden vóór zij effectief op de Belgische markt komen. De raad vraagt zich trouwens af of de termijn van 4 maanden om de gids te verwezenlijken en op te stellen niet tot 2 of 3 maanden zou kunnen worden herleid.

- [11] De FRDO stelt bovendien voor de papieren gids ter beschikking te stellen in de gepaste regionale en gemeentelijke informatieplaatsen, zoals bijvoorbeeld de energieloketten in het Waals gewest.

- [12] De FRDO gelooft niet dat de online toegang tot de gids de papieren versie volledig kan vervangen aangezien niet iedereen internet heeft thuis. En zelfs indien het internetgebruik bij privépersonen steeds duidelijker veralgemeend raakt, staat het niet vast dat iedereen weet waar hij of zij de informatie moet zoeken of hoe die te behandelen.

### **2.3. Publicatiekosten**

- [13] Daar de automobiemarkt zo belangrijk is en de maatregel in hoge mate bijdraagt tot de bestrijding van de klimaatveranderingen, vindt de raad dat de uitgegeven bedragen geen onredelijke last vormen voor de staatsbegroting.

### **2.4. Het in cijfers uitdrukken van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van elektrische voertuigen**

- [14] De FRDO vindt het belangrijk de verschillende types van aandrijving en van brandstof op eenzelfde manier te behandelen om relevante vergelijkingen te kunnen maken. Hiervoor zouden er regels moeten worden opgesteld op Europees niveau.

- [15] De raad vindt het bovendien noodzakelijk de gegevens inzake energieverbruik te vermelden voor elektrische voertuigen (in kWh/100 km) en dezelfde schaalverdeling te gebruiken als bij de klassieke voertuigen (schaal A tot G), om de verschillende elektrische modellen onderling te kunnen vergelijken.

---

<sup>2</sup> [http://www.frdo.be/DOC/pub/ad\\_av/2011/2011a14n.pdf](http://www.frdo.be/DOC/pub/ad_av/2011/2011a14n.pdf)

Uitgaande van het energieverbruik van het voertuig zouden de CO<sub>2</sub>-emissies veroorzaakt door de elektriciteitsproductie in cijfers moeten worden uitgedrukt op basis van de Europese mix voor de elektriciteitsproductie. Er dient evenwel te worden benadrukt dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot die bij het gebruik van de wagen wordt geproduceerd gevoelig kan variëren naargelang de parameters zoals de aangenomen rijstijl, de keuze van de elektriciteitsleverancier en de energiebron die werd gebruikt om de elektriciteit te produceren.

## **2.5. Aanpassing aan nieuwe brandstoffen in de transportsector**

[16] De raad is van mening dat voor de nieuwe types van motorisering en voertuigen (hybride voertuigen, voertuigen die een brandstofcel gebruiken, ...) de ter beschikking gestelde informatie een relevante vergelijking mogelijk moet maken met de bestaande vormen van motorisering en voertuigen.

Door zo volledig mogelijk rekening te houden met de levenscyclus zou het op dit vlak mogelijk moeten worden om op lange termijn de verschillende technologieën te vergelijken, hoewel nog veel onderzoek nodig is naar efficiënte instrumenten om hierin te slagen. Dezelfde aanpak zou trouwens kunnen worden toegepast om de verschillende brandstoftypes (benzine, diesel, LPG, ...) en voertuigmodellen te vergelijken. Deze problematiek zou bij voorkeur op Europees niveau moeten worden behandeld.

[17] Om verwarring bij de consumenten te voorkomen, stelt de FRDO voor het energieverbruik van thermische voertuigen niet op een andere manier in de gids te vermelden dan in L/100 km, zoals dat momenteel het geval is.

De raad stelt evenwel voor om op de website het energieverbruik van alle voertuigen uitgedrukt in kWh/100 km ter beschikking te stellen van alle geïnteresseerden, omdat de MJ een meeteenheid is die weinig gekend is bij het grote publiek.

[18] De raad is bovendien van mening dat het in België goedgekeurde systeem van emissiecategorieën duidelijk is en overeenstemt met de algemene richting van de eerder vermelde richtlijn 1999/94/EG en dat het nog steeds de huidige realiteit weergeeft.

[19] De FRDO vindt evenwel dat deze categorieën regelmatig zullen moeten worden aangepast naargelang de technische ontwikkeling van nieuwe voertuigen<sup>3</sup> en de doelstellingen die de Europese wetgeving heeft vastgelegd. De raad benadrukt echter dat absoluut moet worden vermeden dat naar een systeem wordt overgegaan zoals het huidige systeem voor elektrische huishoudtoestellen dat moeilijk te lezen valt (door het creëren van categorieën AA, A+, ...).

[20] Tot slot stelt de raad voor de middencategorieën op de schaal (C, D en E) beperkter te maken bij de volgende herziening van deze categorieën om zo een beter onderscheid te maken tussen de vele modellen die de gemiddelde prestatiewaarden benaderen.

---

<sup>3</sup> Overeenkomstig verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken.

## **Bijlage 1. Stemgerechtigde leden van de algemene vergadering die hebben deelgenomen aan de stemming voor dit advies**

- De voorzitter en 2 ondervoorzitters:  
T. Rombouts, J. Turf, A. Panneels
- 3 van de 6 vertegenwoordigers van de niet-gouvernementele organisaties voor milieubescherming:  
J. Miller (IEW), S. Leemans (WWF), L. Cloots (BBL)
- 3 van de 6 vertegenwoordigers van de niet-gouvernementele organisaties voor ontwikkelingssamenwerking:  
G. Vandermosten (VODO), J. Dalemans (Broederlijk Delen), B. Gloire (Oxfam)
- 1 van de 2 vertegenwoordigers van de niet-gouvernementele organisaties die de belangen van verbruikers verdedigen:  
Chr. Rousseau (Test-Aankoop)
- 3 van de 6 vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties:  
B. De Wel (ACV), D. Van Daele (FGTB), S. Storme (FGTB)
- 4 van de 6 vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties:  
I. Chaput (Essencia), A. Nachtergaele (FEVIA), P. Vanden Abeele (UNIZO), M.-L. Semaille (FWA)
- 1 van de 2 vertegenwoordigers van de energieproducenten:  
F. Schoonacker (EDF Luminus)
- 3 van de 6 vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus:  
M. Carnol (ULg), D. Lesage (UGent), E. Zaccã (ULB)

**Totaal: 21 van de 38 stemgerechtigde leden**

## **Bijlage 2. Vergaderingen ter voorbereiding van dit advies**

De werkgroep « Productnormen » vergaderde op 12 december 2011 en op 6 januari 2012 om dit advies voor te bereiden.

## **Bijlage 3. Personen die meewerkten aan de voorbereiding van dit advies.**

- Prof. Luc LAVRYSEN (UGent, voorzitter van de werkgroep)
- Mevr. Delphine MISONNE (FUSL, vicevoorzitter van de werkgroep)

### **Stemgerechtigde leden en hun vertegenwoordigers**

- De hr. Mathias BIENSTMAN (BBL)
- De hr. Guy CRAB (FEDERAUTO)
- Mevr. Anaïs DEVILLE (OIVO)
- De hr. Bert DE WEL (ACV)
- De hr. Noé LECOCQ (IEW)
- De hr. Philip NAERT (FEBIAC)
- De hr. Sébastien STORME (FGTB)
- Mevr. Diana VAN OUDENHOVEN (CGSLB)

### **Uitgenodigde experts**

- De hr. Michel DEGAILLIER (FOD VVVL)
- De hr. Sébastien GROGNA (FOD VVVL)

**Secretariaat**

- De hr. Jan DE SMEDT
- De hr. Alexis DALL'ASTA