



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 03.09.1998

COM(1998) 489 def.

98/0272 (SYN)

Vorstel voor een  
**RICHTLIJN VAN DE RAAD**  
betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie  
over het brandstofverbruik bij de verhandeling van nieuwe personenauto's

---

(door de Commissie ingediend)



## Toelichting

### I. ACHTERGRONDEN

#### 1.1 Kooldioxide-uitstoot en wegvervoer

In het ruimere verband van internationale inspanningen ter bestrijding van de wereldwijde klimaatsverandering heeft de Gemeenschap zich, als partij bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake Klimaatsveranderingen, ertoe verplicht de uitstoot van kooldioxide (CO<sub>2</sub>) tegen het jaar 2000 op het niveau van 1990 te stabiliseren. Wel ziet de Gemeenschap in dat het, ter beperking van gevaarlijke antropogene effecten op het klimaatsysteem, op de middellange termijn in de geïndustrialiseerde wereld tot een vermindering van de broeikasgasuitstoot zou moeten komen. Tijdens de conferentie van de partijen bij het UNFCCC (Kyoto, december 1997) ging de Gemeenschap akkoord met het in het Protocol vastgestelde streefcijfer, namelijk de vermindering van de uitstoot van zes broeikasgassen, waaronder CO<sub>2</sub>, met 8% ten opzichte van de niveaus van 1990, gedurende het tijdvak 2008-2012.

Wat het bovenstaande betreft, zijn de ontwikkelingen aangaande de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de vervoersector, en vooral door het wegverkeer, een speciale reden tot bezorgdheid, daar deze uitstoot sterk blijft toenemen. Personenauto's zijn verantwoordelijk voor ongeveer de helft van alle CO<sub>2</sub>-uitstoot in de vervoerssector en voor bij benadering 12% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot uit alle bronnen in de EU.

#### 1.2 De CO<sub>2</sub>/autostrategie van de Gemeenschap

Tot het midden van de jaren tachtig was er een duidelijke tendens om het brandstofrendement te verbeteren, maar sindsdien is het gemiddelde brandstofverbruik per kilometer op hetzelfde peil blijven staan. De gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot van het huidige wagenpark (personenauto's) wordt op circa 186 g/km geschat, als vastgesteld in Richtlijn 93/116/EG<sup>1</sup> van de Commissie van 17 december 1993 inzake het brandstofverbruik van motorvoertuigen.

De communautaire strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's door middel van een verbeterd brandstofrendement, als voorgesteld door de Commissie<sup>2</sup> en onderschreven door de Raad<sup>3</sup>, omvat een streefcijfer voor nieuwe personenauto's, namelijk een gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot van 120 g/km tegen het jaar 2005 (uiterlijk 2010). De CO<sub>2</sub>/autostrategie steunt op drie pijlers, te weten een milieuakkoord met de fabrikanten, belastingmaatregelen en een systeem voor het vermelden van het brandstofrendement, ter beïnvloeding van het koopgedrag van de consument.

---

<sup>1</sup> PB L 329 van 30.12.1993, blz. 39.

<sup>2</sup> Mededeling betreffende een communautaire strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement (COM(95) 689 def.).

<sup>3</sup> Conclusies van de Raad van 25.6.1996.

De totstandbrenging van zo'n consumenteninformatiesysteem voor nieuwe personenauto's maakt integrerend deel uit van de ontwikkeling van de communautaire CO<sub>2</sub>/autostrategie. Als zodanig is deze een maatregel ter ondersteuning en aanvulling van enigerlei akkoord dat met de autofabrikanten wordt gesloten; besprekingen tussen de Commissie en de auto-industrie over een mogelijk akkoord zijn nog aan de gang. Maar ook al komt het niet tot een overeenkomst en worden er in plaats daarvan voorschriften vastgesteld, dan zal er toch een consumenteninformatiesysteem nodig zijn. De reden hiervoor is dat het bereiken van het streefcijfer van 120 g CO<sub>2</sub>/km niet alleen afhankelijk is van de in voertuigen aangebrachte technologische verbeteringen (door middel van een akkoord of grenswaarden), maar ook van toekomstige ontwikkelingen op de markt voor nieuwe auto's. Zou de consument bijvoorbeeld op grote schaal zijn belangstelling naar grotere automodellen verleggen, dan zouden de gunstige effecten van een verminderde uitstoot door afzonderlijke auto's weer teniet worden gedaan door de algemene tendens om op minder brandstofefficiënte modellen over te stappen. Om deze reden zijn ondersteuningsmaatregelen, zoals de invoering van een consumenteninformatiesysteem (met inbegrip van een etiket met daarop het brandstofrendement vermeld) en fiscale maatregelen, nog steeds vereist om het door de Gemeenschap nagestreefde doel te kunnen bereiken.

### **1.3 Visie van de Raad**

In zijn conclusies van 25 juni 1996 stelde de Raad dat de invoering van een consumenteninformatiesysteem met vermelding van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig in kwestie een belangrijke en nuttige maatregel zou zijn om het koopgedrag van de consument te kunnen beïnvloeden. Volgens de Raad zou een akkoord met de automobiellindustrie ondersteuning en aanvulling behoeven om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's te verminderen. De Raad was ingenomen met het voornemen van de Commissie een wetsvoorstel op dit gebied te presenteren.

### **1.4 Gezamenlijke verklaring van industrie en ECMV**

Bij de Europese Conferentie van ministers van verkeer (ECMV) (Wenen, 8 juni 1995) ondertekenden ministers en automobiellindustrie een verklaring dat zij de handen ineen zouden slaan om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's aanzienlijk te beperken. Als onderdeel van deze verklaring verplichtte de auto-industrie zich ertoe niet langer zaken als motorvermogen, acceleratie en maximumsnelheid, maar nu energie-efficiëntie als verkoopargument te zullen promoten.

## **2. VISIE VAN DE BELANGHEBBENDEN**

### **2.1 Vergadering van deskundigen**

Op 27 januari 1998 heeft er een vergadering plaatsgehadt van deskundigen uit een aantal lidstaten (Oostenrijk, België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Duitsland, Nederland, Zweden en het VK), de automobiellindustrie, de Europese Conferentie van ministers van vervoer (ECMV) en de niet-gouvernementele organisaties, om de Commissie bij de uitwerking van haar voorstel te assisteren. Er was geen duidelijke overeenstemming over de precieze vorm en inhoud van een brandstofverbruiksetiket. Wel stonden de aanwezigen in het algemeen achter het idee van een "eenvoudig" voorstel van de Commissie dat snel door de lidstaten zou kunnen worden

geïmplementeerd, terwijl men dan later, indien nodig, in meer details op de inhoud van het brandstofetiket zou kunnen ingaan.

Een van de hoofdpunten betreffende het brandstofverbruiksetiket, waarover men het niet eens kan worden, is de manier waarop vergelijkende informatie over het brandstofrendement moet worden gepresenteerd. Men heeft hier de keuze tussen enerzijds een absolute vergelijking van het brandstofverbruik van een auto met dat van alle andere auto's op de markt (d.w.z. tussen "grote" auto's en "kleine" auto's) en anderzijds alleen een vergelijking tussen "gelijksoortige" voertuigen. Voor deze laatste benadering is het in de eerste plaats nodig te beslissen aan de hand van welke criteria de te vergelijken auto's zullen worden geselecteerd (criteria als massa, cilinderinhoud, motorvermogen, volume van het interieur, lengte x breedte, enz.). Aan deze methode is het nadeel verbonden dat sommige grote auto's hierbij beter voor de dag komen dan kleinere auto's met een beter brandstofrendement, gewoon omdat de vergelijking beperkt blijft tot een klein aantal van alle auto's op de markt. Anderzijds kan een vergelijking van een bepaald automodel met alle andere op de markt oninteressant blijken voor een consument die reeds besloten heeft welke voertuigcategorie aan zijn behoeften beantwoordt.

Tijdens de vergadering bleek er onder de deskundigen bijval voor beide benaderingen te zijn en werden er verscheidene manieren gesuggereerd om gelijksoortige voertuigen voor vergelijkingsdoeleinden te selecteren; over de meest geschikte benadering kon men het echter niet eens worden.

Aangezien niet alle lidstaten deskundigen naar de vergadering van 27 januari 1998 hebben kunnen sturen, heeft de Commissie de afwezigen gevraagd hun opmerkingen schriftelijk kenbaar te maken. Griekenland, Ierland en Luxemburg zijn op dit verzoek ingegaan en hadden afgezien van het feit dat zij de invoering van een systeem voor het informeren van de consument over het brandstofrendement onderschrijven, geen verdere specifieke opmerkingen te maken.

## **2.2 Visie van de automobiellndustric**

De Commissie heeft zowel het Europees Comité voor de handel in en de herstelling van automobielen (CECRA) en de Europese Vereniging van Automobielfabrikanten (ACEA) om hun mening gevraagd. Zowel CECRA als ACEA staan in het algemeen achter een systeem voor de aanduiding van het brandstofrendement ten behoeve van de consument. Wel hadden zij nog een aantal specifieke opmerkingen over het informatiesysteem en waar wenselijk en mogelijk zijn deze opmerkingen in het voorstel verwerkt.

## **3. DE VOORGESTELDE RICHTLIJN**

### **3.1 Doelstellingen**

De richtlijn heeft tot doel potentiële kopers van nieuwe personenauto's relevante informatie te verschaffen over het brandstofverbruik van te koop aangeboden voertuigen, om zo te bereiken dat zij uiteindelijk voor een meer brandstofefficiënt model kiezen. Dergelijke informatie zou goed van pas komen bij de door de fabrikanten reeds genomen of geplande maatregelen ter verbetering van de brandstofefficiëntie van hun voertuigen en van groot nut zijn voor die lidstaten welke

reeds fiscale maatregelen hebben genomen of voornemens zijn te nemen teneinde de markt in de richting van meer brandstofefficiënte voertuigen te oriënteren.

Uiteraard zou de keuze van een kleine in plaats van een grote auto voordelen in de vorm van een geringere CO<sub>2</sub>-uitstoot, een lager brandstofverbruik en lagere autokosten met zich meebrengen. Door voorlichting en consumenteninformatie zullen sommige kopers met kleinere of minder luxueuze auto's genoegen nemen ("downsizing"). Het koopgedrag van de consument is echter eerder het product van leeftrant en persoonlijke behoeften dan van milieueffectoverwegingen, en het is daarom denkbaar dat de voordelen van een systeem voor het vermelden van het brandstofrendement op een etiket in dergelijke omstandigheden beperkt zullen blijven.

Tussen gelijksoortige auto's en zelfs tussen auto's van eenzelfde model kunnen zich echter beduidende verschillen in brandstofverbruik voordoen. Wellicht is de consument zich hier niet altijd van bewust, zodat er met het verschaffen van de juiste informatie mogelijkheden zijn om zijn aankoopbeslissing te beïnvloeden. Aldus kan brandstofverbruiksinformatie, ondanks het feit dat vele consumenten met bepaalde sterke voorkeuren in hun hoofd (afhankelijk van levensstijl en persoonlijke omstandigheden) een toonzaal binnengaan, toch nog het effect hebben dat het gemiddelde brandstofverbruik van het wagenpark omlaag gaat.

### **3.2 Typegoedkeuringswetgeving en de aanduiding van het brandstofrendement**

Het basisbeginsel van de wetgeving inzake de voertuigtypegoedkeuring van de Europese Gemeenschap is dat, wanneer een voertuig eenmaal aan alle denkbare technische vereisten heeft voldaan, een lidstaat niet meer mag verhinderen dat het voertuig in de handel of in het verkeer wordt gebracht.

Een manier om een brandstofverbruiksetiket voor nieuwe auto's in te voeren kan bestaan in de bepaling dat iedere in de Gemeenschap geproduceerde nieuwe auto van een brandstofverbruiksetiket moet worden voorzien alvorens in de handel te worden gebracht. Deze voorwaarde zal moeten worden opgenomen in de bestaande voertuigtypegoedkeuringswetgeving, welke dan weer bepaalde bijkomende eisen aan de automobielfabrikanten zou moeten stellen. Aangezien de meeste aankopen van nieuwe voertuigen tot stand komen op basis van een representatief toonzaalmodel, is het niet nodig dat er op iedere nieuwe auto een etiket wordt aangebracht.

Een in de gehele Gemeenschap door te voeren systeem voor de aanduiding van het brandstofrendement heeft daarom alleen van toepassing te zijn op die voertuigen welke zich in de toonzaal bevinden. Een aldus geconcipeerd informatiesysteem valt buiten de bestaande typegoedkeuringswetgeving, aangezien de wettelijke plicht om te verzekeren dat er op toonzaalmodellen een brandstofverbruiksetiket wordt aangebracht bij de dealer zal berusten en geen deel zou uitmaken van de voorgeschreven technische normen waaraan ieder voertuig moet voldoen om in de Europese Gemeenschap in het verkeer te mogen worden gebracht.

### 3.3 Beschrijving van het consumenteninformatiesysteem

Met de voorgestelde richtlijn wordt beoogd kopers van nieuwe auto's op vier manieren te informeren: in de eerste plaats door middel door op de personenauto aangebracht brandstofverbruiksetiket, in de tweede plaats door verspreiding van een beknopte gids met de brandstofverbruiksgegevens van iedere op de markt gebrachte nieuwe auto, in de derde plaats in de vorm van een op het verkooppunt opgehangen affiche en in de vierde plaats door opneming van brandstofverbruiksgegevens in al het reclamemateriaal dat fabrikanten en dealers produceren en gebruiken om hun nieuwe auto's aan de man te kunnen brengen. Hieronder volgt een volledige beschrijving van elk van deze informatiemethoden:

*(a) Brandstofverbruiksetiket:* Het is de bedoeling dat alle op het punt van verkoop te bezichtigen voertuigen van een brandstofverbruiksetiket worden voorzien. Dit etiket zou de consument informatie verschaffen over het brandstofverbruik en de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig. De precieze vorm en inhoud van het etiket zouden dan, behoudens bepaalde voorwaarden, aan de lidstaten worden overgelaten; wat deze voorwaarden betreft moet met name worden gedacht aan het gebruik van CE-typegoedkeuringsgegevens als bron van informatie over brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot, een schatting van de brandstofkosten per 10 000 afgelegde kilometers (6 000 mijl), een tekst betreffende de beschikbaarheid van een brandstofverbruiksgids en een waarschuwing betreffende het verband tussen CO<sub>2</sub> en de wereldwijde klimaatsverandering en tenslotte het verband tussen rijgedrag en brandstofefficiëntie.

*(b) Brandstofverbruiksgids:* Erkend wordt dat consumenten die een toonzaal binnengaan hun keuze al min of meer hebben gemaakt en dat zij slechts een klein aantal dealers zullen bezoeken. Daarom wordt het belangrijk geacht dat de consument de beschikking krijgt over brandstofverbruiksgegevens voor alle nieuwe voertuigen op de markt in de vorm van een compacte en handzame wegwijzer.

Deze brandstofverbruiksgids zou gratis verkrijgbaar zijn bij een bevoegde instantie in de lidstaten en bij de dealers op het verkooppunt. Deze gids zou een duidelijke opsomming moeten bevatten van de tien meest efficiënte nieuwe benzine- en dieselauto's op de markt. Tevens zou in deze gids een uitleg moeten worden opgenomen van de effecten van broeikasgasuitstoot, potentiële klimaatsveranderingen en de rol die motorvoertuigen daarbij spelen. Om te bereiken dat met de brandstofverbruiksgids voldoende effect wordt gesorteerd, zouden de dealer ertoe moeten worden verplicht de consument in de toonzaal op het bestaan van deze gids attent te maken. De lidstaten zouden er tevens voor moeten zorgen dat de gids op Internet of in een ander elektronisch formaat verschijnt. Aldus zouden organisaties van automobilisten en consumenten deze gegevens aan hun leden kunnen doorgeven en zou de informatie permanent up-to-date kunnen worden gehouden.

De gids zou automobilisten ook adviezen geven over de vele dingen die een bestuurder zelf kan doen om het brandstofverbruik van zijn voertuig te verlagen. Hierbij valt o.a. te denken aan het achterwege laten van agressief rijgedrag, anticiperend remmen, en het op de juiste spanning houden van de banden.

*c) Affiches in toonzalen:* Daarenboven zouden de dealers een lijst moeten ophangen met brandstofverbruiksgegevens voor alle modellen die zij verkopen, uitgesplitst naar brandstoftype en gerangschikt op basis van brandstofrendement. De gedachte achter deze maatregel is dat het duidelijk zichtbaar aanbrenge van deze consumenteninformatie alsnog een positieve uitwerking kan hebben op die consumenten die met een sterke voorkeur voor een bepaald type of bepaald merk auto een toonzaal binnenstappen. Zoals reeds eerder gesteld, komt dit doordat de consument zich in het algemeen niet bewust is van mogelijk grote verschillen in brandstofverbruik tussen gelijksoortige modellen en zelfs tussen auto's in dezelfde modellenreeks.

*(d) Reclamemateriaal:* Vele consumenten zullen zich oriënteren alvorens een definitieve keuze te maken. Daarom is het belangrijk dat er in de reclamemateriaal voor nieuwe auto's ook brandstofverbruiksgegevens worden opgenomen. Dit materiaal omvat advertenties in tijdschriften en kranten, affiches, brochures, enz.

Het Internet wordt een steeds belangrijker medium voor het maken van reclame, vooral voor nieuwe auto's. Gezien echter het gebrek aan regelgeving op dit gebied wordt in dit voorstel de op Internet gemaakte reclame niet tot bovenbedoeld reclamemateriaal gerekend, hoewel de Commissie het op prijs zou stellen indien de autofabrikanten, bij advertenties op Internet, vrijwillig officiële brandstofverbruiksgegevens zouden opgeven.

### **3.4 Flexibele aanpak**

Echt onderzoek naar de meest doeltreffende aanpak van de brandstofrendementsetikettering is er eigenlijk niet. Er zijn verscheidene nationale informatiesystemen, met name in de VS, Canada, het VK en Zweden, maar deze systemen vertonen over het algemeen grote onderlinge verschillen. Voorts heeft de Commissie een begin gemaakt met onderzoek op dit gebied onder de auspiciën van het SAVE-Programma<sup>4</sup>.

Mede door de momenteel ontbrekende consensus over de meest doeltreffende manier om het brandstofverbruiksetiket te concipiëren is de Commissie tot het besluit gebracht flexibiliteit bij de opstelling van de desbetreffende wetgeving te betrachten. Aldus zouden de lidstaten veel vrijheid krijgen met betrekking tot vorm en inhoud van een brandstofverbruiksetiket, mits er aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. In het licht van verdergaand en concreter onderzoek in de lidstaten en de hierbij en elders opgedane ervaringen, kan de Gemeenschap tot de ontwikkeling van een meer definitief en doeltreffend etiket overgaan. De voorgestelde richtlijn bevat dan ook een bepaling tot instelling van een comité om de Commissie bij deze taak terzijde te staan.

---

<sup>4</sup> SAVE (Specific Actions for Vigorous Energy Efficiency) is een programma van maatregelen ter bevordering van een efficiënter energieverbruik in de Gemeenschap. De verschillende onderdelen van het SAVE II-Programma worden gedetailleerd beschreven in Beschikking 96/737/EG van de Raad (PB L 335 van 24.12.1996, blz. 50).



In de voorgestelde richtlijn worden slechts minimumeisen aan de lidstaten gesteld met betrekking tot de implementatie van de nieuwe bepalingen en de inhoud van een brandstofverbruiksetiket. De lidstaten zouden natuurlijk de vrijheid hebben om, mochten zij dit willen, extra informatie te verschaffen. Zo zouden het brandstofverbruik bij rijden in de stad, de belastingscategorie, de hoogte van de wegenbelasting, de belasting bij aankoop, enz. allemaal op het etiket kunnen worden vermeld. Bijzonder relevant is dit bij een vergelijking van bezine- en dieselmotoren en waar het de luchtkwaliteit betreft (uitleg volgt verderop), waarbij sommige lidstaten voor dieselauto's een hogere wegenbelasting heffen dan op door benzinemotoren aangedreven auto's. Een dergelijke differentiëring kan een compensatie vormen voor de gevolgen van de lagere belastingheffing op dieselbrandstof in de meeste lidstaten.

#### **4. DE LUCHTKWALITEIT**

Wat de belastingen betreft, zijn er in alle lidstaten op één na tariefverschillen ten gunste van dieselbrandstof, waarbij dan nog komt dat dieselvoertuigen in het algemeen een beter brandstofrendement hebben dan door benzine aangedreven voertuigen. Het consumenteninformatiesysteem kan aldus bevorderlijk zijn voor een hogere mate van marktpenetratie van dieselvoertuigen, door de brandstofbesparing en CO<sub>2</sub>-reductie te benadrukken die de aankoop van een dieselvoertuig binnen bereik brengt. Aangezien nieuwe dieselvoertuigen meer vaste deeltjes en stikstofoxiden produceren dan nieuwe benzinevoertuigen, zou deze marktpenetratie contraproductief kunnen zijn voor de door de Commissie nagestreefde luchtkwaliteitsstreefwaarden en de hiermee beoogde bescherming van de volksgezondheid. Het is evenwel niet de taak van een consumenteninformatiesysteem om mogelijke tekortkomingen in het fiscale beleid van de lidstaten te compenseren. Bovendien zullen eventuele veranderingen in de samenstelling van het nieuwe wagenpark niet van invloed zijn op de verplichting van de lidstaten om zich aan de toekomstige luchtkwaliteitsgrenswaarden van de Europese Gemeenschap te houden.

#### **5. RIJGEDRAG**

Een betere rijstijl en langzamer rijden kunnen op het brandstofverbruik van grote invloed zijn. Dit effect kan nog worden versterkt door toepassing van Richtlijn 91/439/EEG van de Raad<sup>5</sup> van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs, waarin bepaald wordt dat de bestuurders blijk moeten kunnen geven van kennis van en inzicht in de regels voor een milieuvriendelijk gebruik van hun voertuig, waartoe ook de matiging van het brandstofverbruik wordt gerekend. Bovendien wordt verwacht dat een informatiesysteem ter aanduiding van het brandstofrendement tot een algemene bewustwording onder de consumenten zal leiden en tot een verbetering van het rijgedrag zal bijdragen. Ook in dit voorstel voor een richtlijn zal deze materie aan de orde komen.

---

<sup>5</sup> PB L 237 van 24.8.1991, blz. 1.

## **6. NIEUWE AUTO'S EN DE INTERNE MARKT**

De voorgestelde richtlijn zou alleen van toepassing zijn op die voertuigen welke zich op het verkooppunt in de toonzaal bevinden en dus niet op alle, zich op de markt bevindende personenauto's. Het is dus niet zo dat een personenauto pas in het verkeer mag worden gebracht wanneer deze van een brandstofverbruiksetiket is voorzien, hetgeen op een minimale technische vereiste zou neerkomen. De verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe personenauto's zouden daarom niet mogen worden verboden wanneer een brandstofverbruiksetiket op het voertuig ontbreekt. Bovendien vormen toonzaal-voertuigen slechts een zeer gering deel van het totale aantal nieuwe personenauto's dat ieder jaar wordt afgezet.

De verplichting om ervoor te zorgen dat de zich op het punt van verkoop in de toonzaal bevindende auto van een brandstofverbruiksetiket wordt voorzien zou dus hoofdzakelijk bij de dealer berusten en duidelijk is dan ook dat het voorstel voor een richtlijn waarschijnlijk geen handelsbelemmering op de interne markt zou vormen. Voorts hanteren tenminste twee lidstaten al jarenlang etiketteringssystemen te vergelijken met die welke in de ontwerp-richtlijn worden voorgesteld en, voorzover de Commissie bekend, hebben zich hierbij nog nooit problemen voorgedaan. Bovendien zullen er aan het systeem waarschijnlijk lage operationele kosten zijn verbonden, zodat concurrentiedistorsies onwaarschijnlijk moeten worden geacht.

Wel zij gewezen op een mogelijkheid dat het ontwerp van het etiket in het voordeel van bepaalde nationale producenten zou kunnen uitvallen, omdat de lidstaten een zekere mate van vrijheid ten aanzien van vorm en inhoud van dit etiket zullen krijgen. Daarom zouden de lidstaten er zorgvuldig op moeten toezien dat de brandstofverbruiksetiketten op zodanige wijze worden ontworpen dat belemmeringen voor het handelsverkeer worden voorkomen, een en ander in overeenstemming met in het bijzonder de artikelen 30 t/m 36 van het EG-Verdrag. Bovendien dienen de lidstaten zich ervan bewust te zijn dat eventuele door hen aan het etiket toegevoegde technische vereisten in de zin van Richtlijn 83/189/EEG van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften uit hoofde van deze richtlijn moeten worden aangemeld.

## **7. RELATIE TUSSEN HET BRANDSTOFVERBRUIKSETIKET EN HET MILIEUKEURMERK**

In Verordening (EEG) nr. 880/92<sup>6</sup> van de Raad van 23 maart 1992 inzake een communautair systeem voor de toekenning van milieukeuren worden de bepalingen van het Europese milieukeursysteem uiteengezet. Er bestaan duidelijke verschillen tussen het brandstofverbruiksetiket van de voorgestelde richtlijn en een milieukeur. Bij toepassing van de milieukeurcriteria worden de eigenschappen van een product over de gehele levensduur aan de hand van een aantal ecologische maatstaven geanalyseerd. Alleen producten die als beste uit de bus komen krijgen de milieukeur toegekend. Het in deze ontwerp-richtlijn voorgestelde brandstofverbruiksetiket betreft alle nieuwe auto's en berust op slechts één vergelijkingscriterium, namelijk het brandstofverbruik van een rijdend voertuig.

---

<sup>6</sup> PB L 99 van 11.4.1992, blz. 1.

## **8. MOGELIJKE AANPASSING AAN DE VOORUITGANG VAN DE TECHNIEK**

Er zijn een aantal zaken die in dit voorstel nog niet aan de orde komen, maar die stellig in een later stadium aandacht verdienen. Deze punten worden hieronder verder besproken.

### **8.1 Brandstofrendementsetikettering voor tweedehands auto's**

Hoewel in het kader van de CO<sub>2</sub>/autostrategie een streefwaarde wordt voorgesteld voor de specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot van het nieuwe wagenpark, zal brandstofrendementsetikettering op zowel nieuwe als tweedehands auto's kunnen worden toegepast, daar veranderingen in het consumentengedrag, bij de aankoop van tweedehands auto's, op de markt voor nieuwe auto's zouden kunnen doorwerken. In het bijzonder kan dit gebeuren in die lidstaten waar veel nieuwe auto's aan bedrijven worden verkocht die groot belang hechten aan de tweedehandswaarde van hun voertuigen. Een moeilijkheid bij de invoering van een dergelijke maatregel nu is de recente introductie van een nieuwe beproevingscyclus waarbij specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot en brandstofverbruik worden gemeten met het oog op de toekenning van een typegoedkeuringscertificaat (Richtlijn 93/116/EEG). In het geval van vele gebruikte auto's - dit percentage gaat evenwel omlaag - zijn de brandstofverbruiksgegevens geregistreerd bij de vorige testcyclus, zodat een vergelijking tussen tweedehands en nieuwe voertuigen moeilijk wordt.

En dan is er de vraag of het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een ouder wordend voertuig aan veranderingen onderhevig zijn. Zouden deze veranderingen aanzienlijk zijn, dan zou de typegoedkeuringsinformatie geen nauwkeurige vergelijking tussen voertuigen mogelijk maken en aldus geen betrouwbaar beoordelingscriterium zijn voor kopers die hun autokeuze op brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot willen baseren.

### **8.2 Alternatieve brandstoffen**

Zoals de zaken er thans voorstaan, zijn de typegoedkeuringsprocedures van de Europese Gemeenschap niet van toepassing op voertuigen die op alternatieve brandstoffen rijden. Wel is het de bedoeling dat brandstoffen als gecombineerd aardgas en vloeibaar petroleumgas in de nabije toekomst onder deze procedures komen te vallen. Aanvankelijk zullen dergelijke voertuigen slechts in geringe getale op de markt verkrijgbaar zijn, maar dit zal niet zo blijven. Uiteraard zal daarom in ieder consumenteninformatiesysteem de mogelijkheid moeten worden ingebouwd om deze voertuigen op een bepaald tijdstip in de toekomst bij het systeem te betrekken. Hiertoe zal de invoering vereist zijn van een geharmoniseerde methode voor een vergelijkende meting van brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot in Richtlijn 80/1268/EEG, welke in een later stadium zal moeten volgen.

## **9. BESTAANDE SYSTEMEN VOOR BRANDSTOFRENDEMENTSETIKETTERING**

Momenteel wordt er in twee lidstaten, namelijk het Verenigd Koninkrijk en Zweden, met informatiesystemen ter aanduiding van de brandstofefficiëntie gewerkt. Landen als Finland, het Verenigd Koninkrijk, Zweden en Frankrijk verstrekken brandstofrendementsgegevens aan de consument in de vorm van een brochure, met het doel de consument tot een beter overwogen keuze te bewegen. Ook Canada en de VS hebben consumenteninformatiesystemen op dit gebied.

### **9.1 Het Verenigd Koninkrijk**

De beschikking betreffende het brandstofverbruik van personenauto's van 1993 (als gewijzigd bij de beschikking van 1996) bepaalt dat er op alle in toonzaals, enz. te koop aangeboden auto's een brandstofverbruiksetiket moet worden aangebracht. Op dit etiket moeten worden vermeld het model en de resultaten van de tests in de stad, buiten de stad en van gecombineerde beproevingscycli, als aangegeven in Richtlijn 93/116/EEG. Het etiket dient een bepaalde vorm en een minimumformaat te hebben. Tevens dient het etiket een toelichting te bevatten op het feit dat het werkelijke brandstofverbruik kan afwijken van de op het etiket vermelde waarde in verband met variabele factoren als weg- en verkeerscondities, rijgedrag en de staat van onderhoud van het voertuig.

Aan de hand van deze brandstofverbruiksbeschikking kunnen de bevoegde autoriteiten voor alle modellen op de markt brandstofverbruiksgegevens verzamelen en publiceren, welke informatie, ingevolge de beschikking, voor de consument op aanvraag verkrijgbaar moet zijn. Dealers die verzuimen deze etiketten aan te brengen en de verzamelde gegevens beschikbaar te stellen, riskeren een boete van maximaal £ 5 000. Voorts moeten fabrikanten die in reclamemateriaal het brandstofverbruik van hun voertuigen noemen, de resultaten van alle officiële tests vermelden.

### **9.2 Zweden**

Krachtens de als onderdeel van de overeenkomst tussen de Zweedse Raad voor Consumentenzaken en de autofabrikanten (KOVS 1988:1) opgestelde richtsnoeren moet op de voorruit of op een ander duidelijk zichtbaar onderdeel van in een toonzaal of elders op het verkooppunt te bezichtigen auto's een brandstofverbruiksetiket worden aangebracht. Dit etiket dient tenminste het formaat A4 te hebben en moet het model, het bouwjaar, het overeenkomstig Richtlijn 93/116/EG gemeten brandstofverbruik in liter/100 km en de gebruikskosten per 15 000 afgelegde km vermelden. Voorts moet op het etiket de verklaring worden opgenomen dat de verschafte informatie bedoeld is om de consument een vergelijking tussen verschillende modellen te laten maken en dat het brandstofverbruik in de praktijk kan afwijken van de op het etiket vermelde waarde, in verband met variabele factoren als rijstijl, de toestand van de weg en verkeerscondities.

Bovendien moeten deze gegevens voor ieder model nog eens duidelijk zichtbaar op het verkooppunt worden aangebracht. Dit moet gebeuren op een bord of affiche van bepaalde minimale afmetingen en een voorgeschreven vorm. Tevens moet de consument op deze manier worden ingelicht over het bestaan van een

brandstofverbruiksgids waarin de brandstofverbruiksgegevens van alle op de markt aangeboden modellen worden samengevat.

In commerciële publicaties als brochures, handboeken, films, enz. moet een verwijzing worden opgenomen naar de officiële brandstofverbruiksgegevens, hoewel de gebruikskosten per 15.000 afgelegde km hierbij niet behoeven te worden vermeld. In ander reclamemateriaal, zoals affiches en advertenties, moet dit echter wel gebeuren.

### **9.3 De VS**

Het Amerikaanse ministerie van energie publiceert ieder jaar een brandstofverbruiksgids voor alle voertuigen in een nieuwe modellenreeks, dit als aanvulling van en toelichting op de informatie op het brandstofverbruiksetiket dat op de voorruit van alle nieuwe in een toonzaal te bezichtigen lichte bedrijfsvoertuigen moet worden aangebracht.

De brandstofverbruiksgids is zo ontworpen dat vergelijkingen mogelijk worden van het brandstofverbruik van auto's van min of meer dezelfde afmetingen, lichte bedrijfsvoertuigen en voertuigen voor speciale gebruikdoeleinden. Personenauto's worden in drie categorieën onderverdeeld, namelijk sedans, tweezitters en stationwagens. Sedans worden naar de grootte van hun interieur verder onderverdeeld in vijf klassen en stationwagens in twee klassen. Deze indeling komt ook op het brandstofverbruiksetiket voor. De gids bevat verder ramingen voor het brandstofverbruik in de "stad" en op de "grote weg" en een schema aan de hand waarvan de brandstofkosten voor een aantal uiteenlopende brandstofprijzen kunnen worden berekend. Tevens wordt in de gids een beschrijving gegeven van een aantal factoren en hun positieve of negatieve effect op de brandstofefficiëntie.

Op het brandstofverbruiksetiket worden voorts ramingen opgenomen voor het brandstofverbruik in de stad en op de snelweg, alsmede een jaarlijkse schatting van de gebruikskosten per 15 000 mijl, waarbij dan ook melding wordt gemaakt van de hierbij te verwachten brandstofkosten. Bovendien staat op het etiket in welke categorie het voertuig - op basis van de grootte van het interieur (b.v. een compactauto) - is ingedeeld en wat de beste en slechtste brandstofverbruikscijfers voor alle nieuwe voertuigen in deze categorie zijn. Daarnaast bevat het etiket een descriptor ter aanduiding van het aantal kilometers dat de meeste automobilisten met het gegeven model afleggen en wordt de aspirant-koper attent gemaakt op het bestaan van de brandstofverbruiksgids. Ook vindt men op dit etiket bijzonderheden omtrent cilinderinhoud, transmissie, modeljaar, modeltype, enz.

### **9.4 Canada**

Transport Canada heeft een vrijwillig programma gelanceerd met richtlijnen inzake brandstofrendementsetikettering en een brandstofverbruiksgids met verbruiksgegevens voor alle nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen.

Brandstofverbruiksetikettering is dus vrijwillig in Canada. De richtsnoeren komen hierop neer dat ieder licht bedrijfsvoertuig voorzien zou moeten zijn van een door de fabrikant of importeur op het punt van fabricage of invoer duidelijk zichtbaar aan te brengen brandstofetiket. Aanbevolen wordt op het etiket gegevens op te nemen als de naam en het modeltype, de cilinderinhoud, het aantal cilinders, het

brandstofdoseersysteem, het transmissietype en het brandstoftype. Bovendien zou het etiket brandstofverbruiksgegevens moeten bevatten voor het rijden in de “stad” en op de “grote weg”, alsmede een verwijzing naar de meest recente brandstofverbruiksgids. Bovendien staan er op het etiket een aantal descriptoren waaruit blijkt dat de brandstofefficiëntieschattingen op officiële tests zijn gebaseerd en dat het werkelijk geconstateerde brandstofverbruik van het opgegeven cijfer kan afwijken en dat het brandstofverbruik van op gecomprimeerd aardgas rijdende voertuigen als benzine-equivalent wordt gegeven.

In de richtsnoeren wordt ook gesteld dat bij dealers en bij reclame in alle media waar mogelijk, naar de brandstofverbruiksgids moet worden verwezen. En waar in advertenties sprake is van de brandstofefficiëntie van een voertuig, moet niet alleen het brandstofverbruik op autowegen maar ook bij rijden in de stad worden vermeld. Als onderdeel van de vrijwillige overeenkomst tussen Natural Resources Canada en de autofabrikanten is er thans een nieuw initiatief om de consument meer informatie over de brandstofefficiëntie van nieuwe voertuigen te verschaffen. Hierbij zal ook naar een nieuw brandstofverbruiksetiket en naar de verspreiding en promotie van de brandstofverbruiksgids worden gestreefd.

#### **9.5 Nieuwe etiketteringsinitiatieven in de EU**

Verscheidene lidstaten hebben kenbaar gemaakt dat zij van plan zijn in de zeer nabije toekomst systemen voor brandstofrendementsetikettering in te voeren. Deze lidstaten zijn Nederland, Denemarken en mogelijk Frankrijk. Bij het Deense systeem zal een vergelijking worden gemaakt tussen de brandstofverbruiksgegevens van alle op de markt gebrachte nieuwe auto's, terwijl het Nederlandse programma alleen vergelijkingsgegevens voor gelijksoortige voertuigen zal publiceren. Voor beide etiketten zal worden uitgegaan van het formaat van het energie-etiket op huishoudelijke apparaten.

### **10. MOTIVERING VANUIT HET OOGPUNT VAN HET SUBSIDIARITEITSBEGINSEL**

#### ***a) Wat is het doel van de voorgestelde maatregel tegen de achtergrond van de verplichtingen van de Gemeenschap?***

De Gemeenschap gaat bij haar strategie tot vermindering van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's uit van een communautair streefcijfer van 120 g/km, welke waarde in 2005 (uiterlijk 2010) moet zijn bereikt.

De Gemeenschap heeft zich er in het kader van het VN-Raamverdrag inzake Klimaatsverandering toe verplicht de CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2000 op het niveau van 1990 te stabiliseren en de uitstoot in de Gemeenschap van zes broeikasgassen in het tijdvak 2008-2012 met 8% ten opzichte van het niveau van 1990 te reduceren. Personenauto's zijn verantwoordelijk voor meer dan de helft van alle uitstoot in de vervoerssector en voor ongeveer 12% van alle CO<sub>2</sub>-uitstoot. Nog belangrijker is het evenwel dat de transportuitstoot blijven toenemen; daarom moeten doeltreffende maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat dit gevolgen zou hebben voor de communautaire doelstellingen op het vlak van klimaatsverandering.

Doel van de voorgestelde maatregel is de consument, door middel van nauwkeurige informatie over het brandstofverbruik van nieuwe auto's, te bewegen tot de aankoop van een voertuig met een betere brandstofefficiëntie. Door het koopgedrag van de consument aldus te beïnvloeden, verwacht men dat de fabrikanten zullen reageren door auto's met een beter brandstofrendement in de handel te brengen.

- b) ***Valt de voorgestelde maatregel uitsluitend onder de bevoegdheid van de Gemeenschap of is er sprake van een met de lidstaten gedeelde bevoegdheid?***

Gedeelde bevoegdheid; artikel 130S

- c) ***Wat is de communautaire dimensie van deze aangelegenheid (bijvoorbeeld, hoeveel lidstaten zijn erbij betrokken en welke oplossing is tot dusver gehanteerd)?***

Met de CO<sub>2</sub>/autostrategie wordt een communautair doel beoogd, waartoe maatregelen op het niveau van de Gemeenschap vereist zijn. De voorgestelde maatregel vormt integrerend onderdeel van de CO<sub>2</sub>/autostrategie van de Gemeenschap, waarbij verder alle lidstaten zijn betrokken. Er zijn twee lidstaten die momenteel een consumenteninformatiesysteem in gebruik hebben, dat reeds in aanzienlijke mate aan de nu voorgestelde wetgeving voldoet, zodat hier slechts weinig wijzigingen nodig zullen zijn; de overige lidstaten zullen echter een nieuw consumenteninformatiesysteem moeten opzetten in overeenstemming met de bepalingen van de voorgestelde richtlijn.

- d) ***Wat is het meest doeltreffend, een aanpak op communautair niveau of op het niveau van de lidstaten?***

De maatregelen moeten in communautair verband worden genomen, aangezien de streefwaarden op dit niveau zijn vastgesteld en het is belangrijk dat alle lidstaten hieraan meewerken. Wel is voor een flexibele benadering gekozen waarmee de lidstaten een zekere mate van vrijheid met betrekking tot de uitvoering van de voorgestelde maatregel wordt gegund.

- e) ***Welke meerwaarde kan van een optreden van de Gemeenschap worden verwacht en wat zijn de kosten bij uitblijven van maatregelen?***

Hoewel het de bedoeling is dat de autofabrikanten hun best zullen doen om de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's terug te brengen, zal de markt wel positief op deze nieuwe voertuigen moeten reageren. Consumenteninformatie over het brandstofrendement is een belangrijk instrument om het koopgedrag zo te beïnvloeden dat er meer brandstofefficiënte voertuigen worden gekocht en om de fabrikanten aldus een extra stimulans te geven om dergelijke voertuigen te produceren. Consumenteninformatie vormt een integrerend onderdeel van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's te verminderen. Mocht de voorgestelde maatregel niet worden geïmplementeerd, dan kan de communautaire strategie van de Gemeenschap aan doeltreffendheid inboeten en bestaat het gevaar dat de Gemeenschap er niet in slaagt haar CO<sub>2</sub>-reductiestreefwaarde te bereiken.

Welke kosten er voor de dealer aan de uitvoering van het consumenteninformatiesysteem verbonden zijn, zal afhangen van de precieze vorm van het nationale brandstofverbruiksetiket; verwacht wordt echter dat deze kosten, vooral in vergelijking met de verkoopprijs van de auto, minimaal zullen zijn. De voorgestelde maatregel kan een zekere inkrimping van het wagenpark tot gevolg hebben, waarmee de Gemeenschap in haar CO<sub>2</sub>/autostrategie rekening houdt. Er zijn echter nog andere manieren waarop de fabrikanten de CO<sub>2</sub>-uitstoot en het brandstofverbruik van hun voertuigen kunnen beperken, bijvoorbeeld door gebruikmaking van nieuwe technologieën en materialen, waarbij het zelfs kan gebeuren dat er voor fabrikanten en dealers nieuwe marktopeningen ontstaan. Het is dan ook uiterst moeilijk een cijfermatig beeld te krijgen van het economische effect dat de voorgestelde richtlijn zal hebben.

*f) Over welke middelen beschikt de Gemeenschap (aanbeveling, financiële steun, verordening, onderlinge erkenning, ...)?*

Gezien de noodzaak om alle lidstaten bij de uitvoering van de voorgestelde maatregel te betrekken moet voor communautaire wetgeving worden gekozen.

*g) Is een uniforme regeling nodig of kan worden volstaan met een richtlijn die de algemene doelstellingen aangeeft en de uitvoering aan de lidstaten zelf overlaat?*

De vraag wat het meest effectieve etiketteringssysteem zou zijn heeft nog maar weinig echte aandacht gekregen en de Gemeenschap draagt daarvan financieel bij tot het lopende onderzoek op dit gebied. Slechts twee lidstaten hebben etiketteringssystemen en het is dan ook belangrijk dat de andere lidstaten hun consumenten eveneens over het brandstofverbruik van hun voertuigen informeren, omdat anders de communautaire streefwaarden voor de beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's misschien niet worden gehaald.

In het licht van het bovenstaande wordt met de voorgestelde maatregel een flexibele maatregel bepleit, waarbij het dus de bedoeling is dat de lidstaten zoveel mogelijk vrij gelaten worden. Deze flexibiliteit kan ertoe leiden dat de benaderingen van de lidstaten uiteen gaan lopen en het is de bedoeling van de Commissie deze verschillen in aanpak en het desbetreffende onderzoek te bestuderen om, indien wenselijk en mogelijk, in de toekomst een meer definitieve structuur voor het etiket te kunnen voorstellen.

Gezien deze aanpak zou een richtlijn waarin algemene doelstellingen worden aangegeven de meest geschikte keuze lijken.

## **11. INHOUD VAN HET VOORSTEL**

### **11.1 Artikel I**

Beschrijving van het algemene doel van de voorgestelde richtlijn.



## **11.2 Artikel 2**

Definities van een aantal, in de voorgestelde richtlijn gebruikte belangrijke termen.

## **11.3 Artikel 3**

Hierbij worden de lidstaten ertoe verplicht eenmaal per jaar een representatieve prijs voor benzine en dieselolie vast te stellen, op basis waarvan de voor het consumenteninformatiesysteem benodigde brandstofkosten moeten worden berekend.

## **11.4 Artikel 4**

Verplicht de lidstaten ertoe ervoor te zorgen dat iedere, op het punt van verkoop te bezichtigen nieuwe auto van een brandstofverbruiksetiket wordt voorzien.

## **11.5 Artikel 5**

Schrijft voor dat de lidstaten tenminste eenmaal per jaar een brandstofverbruiksgids publiceren en ervoor zorgen dat deze zowel in gedrukte als in elektronische vorm, gratis beschikbaar is.

## **11.6 Artikel 6**

Bepaalt dat dealers er door de lidstaten toe moeten worden verplicht voor elk aangeboden merk op het punt van verkoop een affiche aan te brengen met de brandstofverbruiksgegevens van alle aldaar te koop aangeboden modellen.

## **11.7 Artikel 7**

Verlangt van de lidstaten dat zij ervoor zorgen dat alle voor de handel in nieuwe auto's gebruikt reclamemateriaal gegevens inzake het brandstofverbruik bevat.

## **11.8 Artikel 8**

Schrijft voor dat de lidstaten alle andere etiketten of merktekens die met het correcte brandstofverbruiksetiket strijdig zijn of de consument in verwarring kunnen brengen, verbieden.

## **11.9 Artikel 9**

Teneinde de communicatie met de Commissie en een mogelijke perfectionering van de voorgestelde richtlijn te vergemakkelijken, worden de lidstaten verzocht een organisatie aan te wijzen die de algehele verantwoordelijkheid voor implementatie en werking van het consumenteninformatiesysteem krijgt.

## **11.10 Artikel 10**

Hierin wordt aangegeven dat de voorgestelde richtlijn in de toekomst waarschijnlijk aan de vooruitgang van de techniek moet worden aangepast en dat dit volgens de procedure in artikel 11 moet gebeuren.

### **11.11 Artikel 11**

Beschrijft de formele procedures voor de aanpassing van de voorgestelde richtlijn aan de stand van de techniek.

### **11.12 Artikel 12**

Bepaalt dat de richtlijn op 1 januari 2000 van kracht wordt, verplicht de lidstaten ertoe de Commissie in kennis te stellen van de bepalingen van intern recht die zij bij de omzetting van deze richtlijn vaststellen en schrijft voor hoe naar deze richtlijn moet worden verwezen wanneer de lidstaten de maatregelen vaststellen die nodig zijn om aan de vereisten van de richtlijn te voldoen.

### **11.13 Artikel 13**

Stelt de met deze richtlijn samenhangende sancties vast.

### **11.14 Artikel 14**

Bepaalt dat de richtlijn tot de lidstaten is gericht.

### **11.15 Bijlage I**

Stelt vast aan welke vereisten het brandstofverbruiksetiket moet voldoen.

### **11.16 Bijlage II**

Stelt vast aan welke vereisten de brandstofverbruiksgids moet voldoen.

### **11.17 Bijlage III**

Stelt vast aan welke vereisten de op het punt van verkoop aan te brengen affiche(s) moet(en) voldoen.

### **11.18 Bijlage IV**

Stelt vast aan welke vereisten de in reclamemateriaal op te nemen brandstofverbruiksgegevens moeten voldoen.

Voorstel voor een  
**RICHTLIJN VAN DE RAAD**  
betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie  
over het brandstofverbruik bij de verhandeling van nieuwe personenauto's

---

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 130S, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>7</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité<sup>8</sup>,

Volgens de procedure van artikel 189C van het Verdrag<sup>9</sup>, in samenwerking met het Europees Parlement,

- (1) Overwegende dat artikel 130R van het Verdrag een behoedzaam en rationeel gebruik van natuurlijke hulpbronnen voorschrijft; dat het rationeel gebruik van energie een van de voornaamste middelen is waarmee deze doelstelling kan worden verwezenlijkt en de milieuverontreiniging kan worden verminderd;
- (2) Overwegende dat de Gemeenschap erkent dat de concentraties van broeikasgassen in de atmosfeer op zodanige niveaus moeten worden gestabiliseerd, dat gevaarlijke antropogene effecten op het klimaatstelsel worden voorkomen;
- (3) Overwegende dat de Gemeenschap zich in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering ertoe heeft verplicht de uitstoot van kooldioxide (CO<sub>2</sub>) tegen 2000 op het niveau van 1990 te stabiliseren;
- (4) Overwegende dat de Gemeenschap akkoord is gegaan met een vermindering van de uitstoot van een aantal broeikasgassen met 8% ten opzichte van de niveaus van 1990 gedurende het tijdvak 2008-2012, zulks als onderdeel van het tijdens de te Kyoto in december 1997 gehouden Conferentie van de Partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering;

---

<sup>7</sup> PB .....

<sup>8</sup> PB .....

<sup>9</sup> Advies van het Europees Parlement van .... (PB ....); Gemeenschappelijk standpunt van de Raad van ..... (PB ....); Besluit/Beschikking van het Europees Parlement van ..... (PB ....).

- (5) Overwegende dat de Commissie een communautaire strategie heeft ter vermindering van de CO<sub>2</sub>-uistoot van personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement heeft voorgesteld<sup>10</sup>, die door de Raad in zijn conclusies van 25 juni 1996 is onderschreven;
- (6) Overwegende dat informatie van essentieel belang is voor het functioneren van de marktmechanismen en dat met de verschaffing van nauwkeurige, relevante en vergelijkbare informatie over het specifieke brandstofverbruik van personenauto's de keuze van de consument kan worden beïnvloed ten gunste van auto's die minder brandstof verbruiken en aldus minder CO<sub>2</sub> in de atmosfeer brengen en dat de autofabrikanten er aldus toe kunnen worden bewogen het nodige te doen om het brandstofverbruik van hun producten te verminderen;
- (7) Overwegende dat het derhalve nodig is een brandstofverbruiksetiket te ontwikkelen voor alle op een verkooppunt uitgestalde personenauto's;
- (8) Overwegende dat overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel, zoals neergelegd in artikel 3B van het Verdrag, de doelstellingen van de onderhavige richtlijn, die een onontbeerlijk onderdeel van bovengenoemde strategie van de Gemeenschap is, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt; dat deze richtlijn zich beperkt tot het vereiste minimum om deze doelstellingen te bereiken en niet verder gaat dan hiertoe nodig is;
- (9) Overwegende dat een brandstofverbruiksetiket gegevens zou moeten bevatten over het brandstofverbruik en de specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot die zijn bepaald in overeenstemming met de geharmoniseerde normen en methoden, vastgelegd in Richtlijn 80/1268/EEG<sup>11</sup> van de Raad van 16 december 1980 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het brandstofverbruik van motorvoertuigen, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 93/116/EG<sup>12</sup>;
- (10) Overwegende dat het nodig is dat zowel in het verkooppunt als door een hiertoe aangewezen instantie elke lidstaat in een hiertoe geschikte vorm aanvullende genormaliseerde informatie over het brandstofverbruik van alle versies op de markt voor nieuwe personenauto's wordt verschaft; dat dergelijke informatie van nut kan zijn voor de consument die, alvorens de toonzaal binnen te gaan, zijn aankoopbeslissing reeds heeft geformuleerd of die zonder tussenkomst van een dealer of zonder bezoek aan een toonzaal tot aankoop van een personenauto wenst over te gaan;
- (11) Overwegende dat het belangrijk is dat potentiële autokopers in het verkooppunt bewust worden gemaakt van de meest brandstofefficiënte auto's die een gegeven dealer kan leveren;
- (12) Overwegende dat alle door fabrikanten en dealers aangemaakte en bij de verhandeling van nieuwe personenauto's gebruikte reclamemateriaal de relevante brandstofverbruiksgegevens voor de desbetreffende voertuigen zou moeten bevatten,

---

<sup>10</sup> COM(95) 689 def.,

<sup>11</sup> PB L 375 van 31.12.1980, blz. 36.

<sup>12</sup> PB L 329 van 30.12.1993, blz. 39.

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

Deze richtlijn beoogt te verzekeren dat gegevens over het brandstofverbruik van nieuwe personenauto's die in de Gemeenschap ter verkoop of ter leasing worden aangeboden, voor de consument beschikbaar worden gesteld.

### *Artikel 2*

In deze richtlijn gelden de volgende definities:

*Personenauto*: een motorvoertuig van categorie M1, zoals gedefinieerd in bijlage 1 bij Richtlijn 70/156/EEG van de Raad<sup>13</sup>, dat wordt gebruikt voor het vervoer van personen en dat, naast de plaats van de bestuurder, niet meer dan acht zitplaatsen telt. Deze definitie geldt niet voor voertuigen die binnen de werkingssfeer van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad<sup>14</sup> vallen;

*Nieuwe personenauto*: iedere personenauto welke nog niet eerder is verkocht aan een persoon die deze heeft gekocht zonder hierbij de bedoeling te hebben deze weer aan een derde te verkopen of te leveren.

*Certificaat van overeenstemming*: het in artikel 6 van Richtlijn 70/156/EEG genoemde document dat in iedere nieuwe passagiersauto aanwezig moet zijn en zonder hetwelk een personenauto niet verkocht, geregistreerd of in het verkeer kan worden gebracht.

*Dealer*: een persoon of onderneming welke nieuwe personenauto's verkoopt of leest. Deze term heeft geen betrekking op mensen of organisaties die uitsluitend autofinancieringen verzorgen.

*Verkooppunt*: een plaats, zoals een autotoonzaal of een terrein buiten, waar personenauto's zijn uitgesteld en aan potentiële klanten ten verkoop of ter leasing worden aangeboden.

*Officieel brandstofverbruik*: het brandstofverbruik gemeten overeenkomstig het bepaalde in Richtlijn 80/1268/EEG.

*Officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot*: de specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot bepaald overeenkomstig het bepaalde in Richtlijn 80/1268/EEG.

*Brandstofverbruiksetiket*: een etiket met gegevens ten behoeve van de consument over het officiële brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto waarop het is aangebracht.

*Brandstofverbruiksgids*: een verzameling van de officiële brandstofverbruiksgegevens en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot voor ieder merk, iedere variant en iedere versie van een nieuwe personenauto dat of die op de markt voor nieuwe auto's in een lidstaat verkrijgbaar is.

---

<sup>13</sup> PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1.

<sup>14</sup> PB L 225 van 10.8.1992, blz. 72.

*Reclamemateriaal:* al het drukwerk dat fabrikanten en dealers van nieuwe auto's gebruiken bij de afzet van, het adverteren voor en het bevorderen van de verkoop van hun voertuigen. Hieronder vallen ten minste technische handboeken, brochures, reclame in kranten en tijdschriften, in de vakpers en op affiches.

*Merk:* het handelsmerk van de persoon of instantie welke, wat de typegoedkeuring betreft, verantwoordelijk is voor alle aspecten van het voertuigtype en dat op het certificaat van overeenstemming is vermeld.

*Variant:* auto's welke behoren tot hetzelfde type, zoals omschreven in bijlage IIB bij Richtlijn 70/156/EEG, maar welke in bepaalde toelaatbare opzichten van elkaar verschillen.

*Versies:* auto's welke tot dezelfde variant behoren, zoals omschreven in bijlage IIB bij Richtlijn 70/156/EEG, maar die in bepaalde toelaatbare opzichten van elkaar verschillen.

*Gemiddelde brandstofprijs:* een enkele, met het oog op deze richtlijn te gebruiken referentieprijs, van benzine of dieselbrandstof welke representatief is voor de heersende prijzen van deze brandstoffen in elke lidstaat;

### **Artikel 3**

De lidstaten stellen op 1 januari van ieder jaar met het oog op deze richtlijn een gemiddelde brandstofprijs voor benzine en dieselolie vast en zorgen ervoor dat deze gegevens vrij beschikbaar zijn, en wel voor alle personen of organisaties die bij de tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze richtlijn zijn betrokken.

### **Artikel 4**

De lidstaten zorgen ervoor, dat een brandstofverbruiksetiket dat aan de vereisten van bijlage I voldoet, in het verkooppunt op duidelijk zichtbare wijze op de voorruit van alle nieuwe personenauto's wordt aangebracht. Dit etiket behoeft echter niet te worden aangebracht op personenauto's waarvan het officiële brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstootgegevens niet in het certificaat van overeenstemming worden opgegeven.

### **Artikel 5**

De lidstaten zorgen ervoor, dat er tenminste eenmaal per jaar, in overeenstemming met de vereisten van bijlage II, een brandstofverbruiksgids wordt uitgebracht. Deze gids is compact, draagbaar en op aanvraag van een consument kosteloos verkrijgbaar in het verkooppunt, alsmede bij een binnen iedere lidstaat aan te wijzen instantie. De lidstaat zorgt er tevens voor, dat deze gids langs elektronische weg, zoals op Internet, toegankelijk is en dat de gids voortdurend wordt geactualiseerd aan de hand van de veranderingen die zich voordoen in de in een lidstaat te koop aangeboden personenautoversies.

### **Artikel 6**

De lidstaten zorgen ervoor, dat iedere dealer, voor elk in het verkooppunt te koop aangeboden merk, een affiche met een lijst van officiële brandstofverbruiksgegevens en officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstootgegevens uithangt voor alle in het verkooppunt te koop aangeboden nieuwe personenauto's. Deze affiche wordt op een duidelijk zichtbare plaats aangebracht en voldoet in uiterlijk aan het bepaalde in bijlage III.

### *Artikel 7*

De lidstaten zorgen ervoor, dat al het reclamemateriaal de officiële brandstofverbruiksgegevens bevat van de voertuigen waarop het betrekking heeft, zulks in overeenstemming met het bepaalde in bijlage IV.

### *Artikel 8*

De lidstaten zorgen ervoor, dat het aanbrengen van andere merktekens, symbolen of opschriften betreffende het brandstofverbruik, welke niet met de voorschriften van deze richtlijn in overeenstemming zijn, verboden is, wanneer dit bij potentiële gebruikers van nieuwe personenauto's verwarring zou wekken.

### *Artikel 9*

De lidstaten doen de Commissie mededeling van de bevoegde instantie of instanties die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering en werking van het in deze richtlijn beschreven consumenteninformatiesysteem.

### *Artikel 10*

Eventueel nodige wijzigingen om de bijlagen, bij deze richtlijn aan de vooruitgang van de techniek aan te passen, worden door de Commissie vastgesteld volgens de in artikel 11 beschreven procedure en na raadpleging van consumentenorganisaties en andere belanghebbenden. Teneinde dit aanpassingsproces te vergemakkelijken, legt iedere lidstaat, vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn, de Commissie een verslag voor over de doeltreffendheid van het in deze richtlijn bepaalde.

### *Artikel 11*

De Commissie wordt bijgestaan door het comité opgericht krachtens artikel 10 van Richtlijn 92/75/EEG van de Raad<sup>15</sup>.

De vertegenwoordiger van de Commissie legt het comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het comité brengt binnen een termijn die de voorzitter kan vaststellen naar gelang van de urgentie van de materie advies uit over dit ontwerp, zo nodig door middel van een stemming.

Het advies wordt in de notulen opgenomen; voorts heeft iedere lidstaat het recht te verzoeken dat zijn standpunt in de notulen wordt vermeld.

De Commissie houdt zoveel mogelijk rekening met het door het comité uitgebrachte advies. Zij brengt het comité op de hoogte van de wijze waarop zij met zijn advies rekening heeft gehouden.

---

<sup>15</sup> PB L 297 van 13.10.1992, blz. 16.

### ***Artikel 12***

1. De lidstaten doen de nodige bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 1999 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten de in de eerste alinea bedoelde bepalingen aannemen, wordt hierbij naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen.

2. De lidstaten doen de Commissie mededeling van de voornaamste bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

### ***Artikel 13***

De lidstaten stellen de sancties vast ter bestraffing van inbreuken op deze richtlijn en nemen alle nodige maatregelen om te verzekeren dat aan deze richtlijn de hand wordt gehouden. De aldus vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op de in artikel 12 bedoelde datum van die bepalingen in kennis en delen haar eventuele latere wijzigingen onverwijld mede.

### ***Artikel 14***

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

### ***Artikel 15***

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Commissie



## BIJLAGE I

### Beschrijving van het brandstofverbruiksetiket

De lidstaten dienen er minimaal op toe te zien dat alle brandstofverbruiksetiketten op hun grondgebied:

1. voldoen aan een genormaliseerd vormvoorschrift, om zo gemakkelijker door de consument te kunnen worden herkend;
2. het A4-formaat (297 mm x 210 mm) hebben;
3. merk, versie en brandstoftype van de personenauto waarop zij bevestigd zijn vermelden;
4. het officiële brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot vermelden (het officiële brandstofverbruik zal worden uitgedrukt in liters per 100 km (l/100 km), mijl per gallon (mpg), kilometers per liter (km/l), of als een geschikte combinatie hiervan, een en ander tot op 1 decimaal nauwkeurig; de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot moet tot het dichtstbijzijnde gehele getal in gram per kilometer (g/km) worden afgerond);
5. een raming opgeven van de brandstofkosten per 10 000 afgelegde kilometers of per 6 000 mijl voor het voertuig en brandstoftype in kwestie (bij de berekening van de brandstofkosten zal de, jaarlijks in iedere lidstaat vastgestelde *gemiddelde brandstofprijs* moeten worden gebruikt; de raming van de brandstofkosten moet vergezeld gaan van een uitleg van de onderliggende hypothesen en de bij de berekening gebruikte brandstofprijs; in deze uitleg moet verwezen worden naar de door de beproevingscyclus van Richtlijn 80/1268/EEG gesimuleerde rijomstandigheden, verder moet hierbij een toelichting worden gegeven op de wijze van berekening van de gemiddelde brandstofprijs en moet worden uitgelegd dat het kostencijfer voor 10 000 afgelegde kilometers (6 000 mijl) geldt, zodat de consument gemakkelijk kan uitrekenen hoeveel hij voor een bepaald voertuig aan brandstofkosten kwijt zal zijn);
6. de volgende tekst betreffende de beschikbaarheid van een brandstofverbruiksgids bevatten: "Een brandstofverbruiksgids met brandstofverbruiksgegevens voor alle nieuwe auto's is gratis verkrijgbaar bij uw dealer";
7. de volgende tekst bevatten:  

"Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet-technische factoren bepalend voor de brandstofzuinigheid en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een auto. CO<sub>2</sub> is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatsverandering de belangrijkste rol speelt".

## BIJLAGE II

### Beschrijving van de brandstofverbruiksgids

De lidstaten dienen erop toe te zien dat de brandstofverbruiksgids minimaal de volgende informatie bevat:

1. het officiële brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot (het officiële brandstofverbruik wordt uitgedrukt in liters per 100 kilometer (*l/100km*), mijl per gallon (mpg), kilometer per liter (km/l) of als een geschikte combinatie hiervan, een en ander tot op één decimaal nauwkeurig; de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt tot het dichtstbijzijnde gehele cijfer, in gram per kilometer (g/km) afgerond);
2. een duidelijk overzicht van de tien meest brandstofefficiënte nieuwe autoversies, in volgorde van toenemende specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot voor elk brandstoftype (benzine en dieselolie) (in deze lijst moeten het merk, de variant en de versie, de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot, het officiële brandstofverbruik en de brandstofkosten per 10 000 afgelegde kilometers (of 6 000 mijl) voor het voertuig in kwestie worden genoemd);
3. de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot, welke tot het dichtstbijzijnde gehele cijfer, in gram per kilometer (g/km) moet worden afgerond; het brandstofverbruik moet worden uitgedrukt in liters per 100 kilometer (*l/100km*), mijl per gallon (mpg), kilometer per liter (km/l) of als een geschikte combinatie hiervan; alle brandstofverbruiksgegevens moeten tot op één decimaal nauwkeurig zijn; bij de berekening van de brandstofkosten dient de, jaarlijks in iedere lidstaat vastgestelde *gemiddelde brandstofprijs* te worden gebruikt; de raming van de brandstofkosten moet vergezeld gaan van een uitleg van de onderliggende hypothesen en de bij de berekening gebruikte brandstofprijs; in deze uitleg zal verwezen worden naar de rijomstandigheden gesimuleerd in de beproevingscyclus van Richtlijn 80/1268/EEG; verder moet hierbij een toelichting worden gegeven op de wijze van berekening van de gemiddelde brandstofprijs en moet worden uitgelegd dat het kostencijfer voor 10 000 afgelegde kilometers (6 000 mijl) geldt, zodat de consument gemakkelijk kan uitrekenen hoeveel hij voor een bepaald voertuig aan brandstofkosten kwijt zal zijn.);

Brandstoftype	Rangnummer	Merk	Variant	Versie	CO <sub>2</sub> -uitstoot (g/km)	Brandstofverbruik (l/100 km)	Brandstofkosten per 10 000 afgelegde km
Benzine	1						
	2						
	10						
Diesel	1						
	2						
	10						

4. adviezen betreffende niet-technische maatregelen die de automobilist zelf kan nemen om het brandstofverbruik van zijn of haar voertuig te verbeteren; bijvoorbeeld: geen agressief rijgedrag, langzamer rijden, anticiperend remmen, correcte bandenspanning, minder stationair draaien, geen overbelading van het voertuig, enz.;
5. een uitleg van de effecten van broeikasgasuitstoot, potentiële klimaatsveranderingen en de rol die motorvoertuigen hierbij spelen, alsmede een verwijzing naar de verschillende, voor de consument beschikbare brandstofopties en het milieueffect hiervan, een en ander gebaseerd op de jongste wetenschappelijke bevindingen en wettelijke vereisten.

## BIJLAGE III

### Beschrijving van de in het verkooppunt aan te brengen affiche

De lidstaat dient erop toe te zien dat de dealers een affiche ophangen met een lijst van alle op het verkooppunt te koop aangeboden nieuwe automodellen, gerangschikt naar officieel brandstofverbruik. Dealers die meer dan één merk verkopen moeten voor elk merk een afzonderlijke affiche aanbrengen. De affiche dient aan de volgende minimale vereisten te voldoen:

1. Minimale afmetingen: 70cm x 50 cm.
2. De informatie op de affiche moet gemakkelijk leesbaar zijn.
3. Nieuwe autoversies moeten per brandstoftype (benzine of diesel) worden gegroepeerd. Voor ieder model op de lijst moesten het merk, de versie, de officiële CO<sub>2</sub>-uitstoot, het officiële brandstofverbruik en de brandstofkosten per 10 000 afgelegde kilometers (6 000 mijl) worden vermeld. Voorts moeten voor elk brandstoftype de versies in volgorde van toenemende CO<sub>2</sub>-uitstoot worden gerangschikt, waarbij het meest brandstofefficiënte voertuig bovenaan komt te staan.
4. De officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot moet tot het dichtstbijzijnde gehele cijfer, in gram per kilometer (g/km) worden afgerond. Het brandstofverbruik moet worden uitgedrukt in liters per 100 kilometer (l/100km), mijl per gallon (mpg), kilometer per liter (km/l) of als geschikte combinatie hiervan. Alle brandstofverbruiksgegevens moeten tot op één decimaal nauwkeurig zijn. Bij de berekening van de brandstofkosten zal de, jaarlijks in iedere lidstaat vastgestelde *gemiddelde brandstofprijs* moeten worden gebruikt. De raming van de brandstofkosten moet vergezeld gaan van een uitleg van de onderliggende hypothesen en de bij de berekening gebruikte brandstofprijs. In deze uitleg moet verwezen worden naar de rijomstandigheden gesimuleerd in de beproevingscyclus van in Richtlijn 80/1268/EEG; verder moet hierbij een toelichting moeten worden gegeven op de wijze van berekening van de gemiddelde brandstofprijs en moet worden uitgelegd dat het kostencijfer voor 10 000 afgelegde kilometers (6 000 mijl) geldt, zodat de consument gemakkelijk kan uitrekenen hoeveel hij voor een bepaald voertuig aan brandstofkosten kwijt zal zijn.

Alle brandstofverbruiksgegevens moeten tot op een decimaal nauwkeurig zijn. Bovengenoemde lijst zou de volgende vorm kunnen krijgen:

Brandstoftype	Rangnummer	Merk	Variant	Versie	CO <sub>2</sub> -uitstoot (g/km)	Brandstofverbruik (/100 km)	Brandstofkosten per 10 000 afgelegde km
Benzine	1						
	2						
	10						
Diesel	1						
	2						
	10						

5. De affiche dient de volgende tekst betreffende de beschikbaarheid van een brandstofverbruiksgids te bevatten: “Een brandstofverbruiksgids met brandstofverbruiksgegevens voor alle nieuwe auto’s is gratis verkrijgbaar bij uw dealer”.
  
6. De affiche moet verder van de volgende tekst zijn voorzien:  
 “Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet-technische factoren bepalend voor de brandstofzuinigheid en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een auto. CO<sub>2</sub> is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatsverandering de belangrijkste rol speelt”.

## BIJLAGE IV

### De opneming van brandstofverbruiksgegevens in het reclamemateriaal

De lidstaten dienen erop toe te zien dat in al het reclamemateriaal de officiële brandstofverbruiksgegevens van de betrokken voertuigen worden vermeld. Deze informatie zou minimaal aan de volgende vereisten moeten voldoen:

1. De gegevens moeten gemakkelijk leesbaar zijn en mogen niet minder opvallen dan het hoofdbestanddeel van de in het reclamemateriaal verstrekte informatie.
2. De gegevens moeten, zelfs bij vluchtige inzage van het materiaal, gemakkelijk te begrijpen zijn.
3. Officiële brandstofverbruiksgegevens moeten worden verschaft voor alle verschillende autoversies waarop het reclamemateriaal betrekking heeft. Indien het om meer dan één versie gaat, kunnen óf de officiële brandstofverbruiksgegevens voor alle versies worden opgenomen óf een reeks gegevens variërend van het slechtste tot en met het beste brandstofverbruik. Het brandstofverbruik moet worden uitgedrukt in liters per 100 kilometers (l/100 km), in mijlen per gallon (mpg), kilometers per liter (km/l) of als een geschikte combinatie hiervan. Alle cijfergegevens moeten tot op één decimaal nauwkeurig zijn.

Indien het reclamemateriaal alleen betrekking heeft op de algemene merknaam en niet op bepaalde versies of voertuigen in het bijzonder, behoeven geen brandstofverbruiksgegevens te worden vermeld.

## NOTITIE OVER DE VERWACHTE EFFECTEN

### Gevolgen van het voorstel voor het bedrijfsleven en in het bijzonder voor het midden- en kleinbedrijf (MKB)

#### TITEL VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een Richtlijn van de Raad betreffende de beschikbaarheid van informatie ten behoeve van de consument over het brandstofrendement van in de handel gebrachte nieuwe personenauto's.

Referentienummer:

1. WAAROM IS MET INACHTNEMING VAN HET SUBSIDIARITEITSBEGINSEL, COMMUNAUTAIRE WETGEVING OP DIT GEBIED NOODZAKELIJK EN WAT ZIJN DE VOORNAAMSTE DOELSTELLINGEN?

In de desbetreffende mededeling van de Commissie (COM(95)689 def.), als onderschreven door de Raad in zijn conclusies van 25 juni 1996, wordt een strategie uiteengezet ter vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van in de EU verkochte personenauto's. Deze strategie bestaat uit drie hoofdlijnen, namelijk een akkoord met de autofabrikanten om het brandstofverbruik van hun voertuigen te beperken, een systeem voor het aangeven van het brandstofverbruik en fiscale maatregelen. Bovendien omvat de strategie een streefwaarde van 120 g/km voor de nagestreefde gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van het nieuwe wagenpark in de Gemeenschap. Dit cijfer zou in 2005 (uiterlijk 2010) moeten zijn bereikt.

De Gemeenschap heeft zich er, als partij bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatsverandering, ook toe verplicht de uitstoot van CO<sub>2</sub> tegen het jaar 2000 op het niveau van 1990 te stabiliseren en de uitstoot van zes broeikasgassen, waarvan CO<sub>2</sub> het belangrijkste is, in het tijdvak 2008-2012 met 8% ten opzichte van de niveaus van 1990 te verminderen. Personenauto's zijn momenteel verantwoordelijk voor meer dan de helft van alle uitstoot in de transportsector, welke nog blijven toenemen, reden waarom het belangrijk is dat er doeltreffende maatregelen worden genomen om te voorkomen dat de communautaire doelstellingen op het vlak van de klimaatsverandering in het gedrang komen.

De CO<sub>2</sub>/autostrategie van de Gemeenschap houdt een communautaire doelstelling in en er is een optreden op communautair niveau vereist om deze doelstelling te kunnen verwezenlijken. De voorgestelde maatregel vormt integrerend onderdeel van de communautaire CO<sub>2</sub>/autostrategie en gaat alle lidstaten aan. Hoewel er momenteel geen communautair etiketteringssysteem bestaat, zijn er twee lidstaten die reeds een systeem voor het aangeven

van het brandstofrendement op etiketten in gebruik hebben, terwijl vier lidstaten brandstofefficiëntie-informatie verschaffen in de vorm van een brochure en drie lidstaten voornemens zijn een systeem voor brandstofverbruiksetikettering in te voeren. Hoewel sommige lidstaten dus maar weinig hoeven te doen om aan deze wetgeving te voldoen, zullen de overige, in overeenstemming met het bepaalde in de voorgestelde richtlijn, een consumenteninformatiesysteem moeten implementeren.

Doel van de beoogde maatregel is de keuze van de consument te oriënteren in de richting van meer brandstofefficiënte auto's door middel van nauwkeurige informatie over het brandstofverbruik van nieuwe motorvoertuigen. Door het koopgedrag van de consument aldus te beïnvloeden verwacht men dat de fabrikanten, als reactie hierop, meer brandstofefficiënte auto's in de handel zullen brengen. Als bovendien wordt verzekerd dat de consument in de gehele Gemeenschap informatie over brandstofverbruik onder ogen krijgt, worden de fabrikanten meer gestimuleerd om het brandstofrendement van hun personenauto's te verbeteren, dan indien de consumenteninformatie over het brandstofverbruik tot een klein aantal lidstaten beperkt zou blijven.

## **2. DE GEVOLGEN VOOR HET BEDRIJFSLEVEN**

### Op welke bedrijven is het voorstel van invloed?

Aangezien er bij het voorgestelde systeem ter informering van de consument over het brandstofverbruik van verschillende informatie-instrumenten gebruik wordt gemaakt, zijn hier meerdere marktpartijen bij betrokken.

#### **a) Het brandstofverbruiksetiket**

Het brandstofverbruiksetiket zal op het punt van verkoop op nieuwe personenauto's moeten worden aangebracht, een zaak die dus de autodealers aangaat. In de praktijk kan het evenwel gebeuren dat de fabrikant besluit de verantwoordelijkheid voor de etiketten op zich te nemen.

#### **b) Brandstofverbruiksaffiches**

Voor ieder op een bepaald punt van verkoop te koop aangeboden voertuig zal een affiche met een lijst van officiële brandstofverbruiksgegevens en officiële gegevens betreffende de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor alle versies van dat merk moeten worden opgehangen. Hoewel het waarschijnlijk aan de dealers is om deze affiches aan te brengen, wordt verwacht dat de fabrikant eveneens de verantwoordelijkheid voor de productie van deze affiches op zich zal nemen.



**c) De brandstofverbruiksgids**

De bepalingen inzake de brandstofverbruiksgids zijn van belang voor de lidstaten of de instantie die zij aanwijzen om deze gids te produceren. Zij zijn verantwoordelijk voor publicatie van deze gids en voor de productie en het onderhoud van de in de lidstaat beschikbare elektronische versie van deze gids.

**d) Reclamemateriaal**

Het feit dat alle reclamemateriaal de officiële brandstofverbruiksgegevens van de voertuigen in kwestie moet bevatten, is een verplichting die meestal de fabrikant aangaat. Aangezien sommige autodealers hun eigen reclamemateriaal produceren, zijn zij hier ook bij betrokken.

Welke maatregelen moeten bedrijven nemen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

Hoewel verscheidene lidstaten de een of andere vorm van consumenteninformatie over het brandstofverbruik hebben, zal het bedrijfsleven in alle lidstaten toch bepaalde, zeer beperkte verantwoordelijkheden moeten aanvaarden. Het dagelijks beheer van het systeem zal in handen zijn van de dealers, terwijl de verplichting om officiële brandstofverbruiksgegevens in het reclamemateriaal op te nemen, voornamelijk aan de fabrikant toevalt. Aangezien het de lidstaat of de hierdoor aangewezen instantie is die de verantwoordelijkheid voor de productie van een brandstofverbruiksgids krijgt, zullen de autodealers de gidsen alleen maar hoeven te verspreiden. De autodealer of de fabrikant die het etiket produceert, haalt de hiertoe benodigde informatie van het certificaat van overeenstemming en/of krijgt deze van de lidstaat, zodat de richtlijn op dit punt niet veel van hen zal vergen. Bovendien is de lidstaat of de door deze aangewezen instantie verantwoordelijk voor het vaststellen van de jaarlijkse brandstofprijzen als uitgangspunt voor de brandstofkostencijfers die als onderdeel van het systeem zullen worden geproduceerd.

Welke economische effecten zijn van het voorstel te verwachten?

Hoewel het de bedoeling is dat de autofabrikanten hun best doen om de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's omlaag te brengen, zal de markt wel positief op deze nieuwe voertuigen moeten reageren. Consumenteninformatie over het brandstofrendement is een belangrijk instrument om het koopgedrag zo te beïnvloeden dat er meer brandstofefficiënte voertuigen worden gekocht en om de fabrikanten aldus een extra stimulans te geven om dergelijke voertuigen te produceren. Consumenteninformatie vormt een integrerend onderdeel van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's te verminderen. Mocht de voorgestelde maatregel niet worden geïmplementeerd, dan kan de communautaire strategie van de Gemeenschap aan doeltreffendheid inboeten en bestaat het gevaar dat de Gemeenschap er niet in slaagt haar CO<sub>2</sub>-reductiestreefwaarde te bereiken.

Welke kosten er voor de dealer aan het beheer van het consumenteninformatiesysteem verbonden zijn, zal afhangen van de precieze vorm van het nationale brandstofverbruiksetiket; verwacht wordt echter dat deze kosten, vooral in vergelijking met de verkoopprijs van de auto, minimaal zullen zijn. De voorgestelde maatregel kan wel een zekere inkrimping van het wagenpark tot gevolg hebben, waarmee de Gemeenschap in haar CO<sub>2</sub>/autostrategie rekening

houdt. Er zijn echter nog andere manieren waarop de fabrikanten de CO<sub>2</sub>-uitstoot en het brandstofverbruik van hun voertuigen kunnen beperken, bijvoorbeeld door gebruikmaking van nieuwe technologieën en materialen; door dergelijke ontwikkelingen kunnen voor de fabrikanten nieuwe marktopeningen ontstaan. Bovendien zouden door gebruikmaking van meer geavanceerde technieken niet alleen voor de fabrikant maar ook voor componenttoeleveranciers financiële voordelen kunnen ontstaan. Het is dan ook uiterst moeilijk een cijfermatig beeld te krijgen van het economische effect dat de voorgestelde richtlijn zal hebben.

Wordt in het voorstel speciaal rekening gehouden met de situatie van het midden- en kleinbedrijf?

Neen. De voorgestelde richtlijn is slechts in geringe mate van invloed op kleine bedrijven.

### **3. RAADPLEGING**

Er heeft overleg plaatsgehad met deskundigen uit de lidstaten, alsmede met vertegenwoordigers van de Europese Vereniging van automobielfabrikanten (ACEA), van Eurocommerce, het Europees Comité voor de handel in en de herstelling van automobielen (CECRA), de Europese Conferentie van ministers van verkeer (ECMV), het Oostenrijkse energie-agentschap, het Europees Milieubureau (EEB) en de Europese Federatie voor vervoer en milieu (T&E). De lidstaten die aan de door de Commissie op 27 januari 1998 georganiseerde deskundigenvergadering deelnamen of die schriftelijk hebben gereageerd, stonden welwillend tegenover de invoering van een etiketteringssysteem. Sommige zouden in eerste instantie de voorkeur geven aan een eenvoudig en flexibel systeem dat, in een tweede stadium, wanneer meer over de doeltreffendheid van verschillende etiketten bekend is, tot een Europa omspannend geharmoniseerd systeem zou kunnen worden uitgebouwd. De automobiellindustrie staat ook achter het systeem, dat volgens haar van nut voor de consument zal zijn. Tenslotte meenden de milieu-NGO's dat het systeem zou kunnen helpen om de specifieke CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's terug te dringen.



ISSN 0254-1513

COM(98) 489 def.

# DOCUMENTEN

NL

14 07 10

Catalogusnummer : CB-CO-98-497-NL-C

ISBN 92-78-38664-2

---

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen  
L-2985 Luxemburg