

Geachte voorzitter,

Met deze brief ontvangt u het rapport Praktijkverbruik van zakelijke personenauto's en plug-in voertuigen, dat in mijn opdracht is opgesteld door TNO. Hiermee geef ik invulling aan de toezegging die in november 2012 door Staatssecretaris Weekers van Financiën bij de Behandeling van het Belastingplan 2012 is gedaan¹. Hij deed deze toezegging naar aanleiding van vragen van leden van de fractie van het CDA naar het praktijkverbruik van semi-elektrische auto's. Daarnaast doe ik uw Kamer hierbij een notitie toekomen over de ontwikkeling van een nieuwe testmethode voor het brandstofverbruik van auto's en de rol van Nederland daarbij.

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

Het TNO-onderzoek laat zien dat het praktijkverbruik van zakelijke personenauto's de afgelopen jaren is afgenomen. De afname is echter minder groot dan de afname van de normwaarden, omdat het verschil tussen praktijkverbruik en normwaarden is toegenomen. Het toegenomen verschil tussen praktijk- en normverbruik wordt met name veroorzaakt door toepassing van energiebesparende technieken die op de typekeuringstest meer reductie van het brandstofverbruik opleveren dan in de praktijk en door een toegenomen gebruik door fabrikanten van marges in de testprocedures.

Over semi-elektrische auto's concludeert TNO dat de geanalyseerde modellen plug-in auto's gemiddeld de zuinigste auto's op de Nederlandse markt zijn. Geschat wordt dat plug-in voertuigen nu reeds gemiddeld een kwart van alle kilometers elektrisch rijden. Er is bovendien een enorm verbeterpotentieel om meer elektrisch te rijden. Dit potentieel kan worden benut door plug-in auto's in de juiste toepassingen in te zetten en door het voor gebruikers mogelijk en aantrekkelijk te maken om meer elektrisch te rijden. Omdat in de testprocedure een veel groter aandeel elektrisch rijden wordt aangehouden dan op dit moment in de praktijk wordt gehaald, ligt (vooralsnog) het praktijkverbruik significant hoger dan de normwaarden op basis van de typekeuringstest.

Beleidsmatige inzet I&M

Vanuit mijn ambitie om de uitstoot van CO₂ in het verkeer te verminderen is het één van mijn topprioriteiten in Europa om ervoor te zorgen dat auto's zuiniger worden. Ik doe dat door er aan bij te dragen dat er in Europees verband aan autofabrikanten effectieve normen voor de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's worden opgelegd en dat deze normen periodiek worden aangescherpt. De beoordeling of de fabrikanten aan de CO₂-normen voldoen wordt afgemeten aan de normwaarde op basis van de testprocedure. Door het toegenomen verschil tussen de normwaarde en praktijkverbruik is de afname van CO₂-uitstoot in de praktijk minder dan ik had verwacht.

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

¹ 33 402 Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2013)
Nota naar aanleiding van het nader verslag

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

Dat plug-in voertuigen nu gemiddeld reeds een kwart van alle kilometers elektrisch rijden vind ik voor zo'n relatief nieuwe ontwikkeling een prima prestatie. Zoals ik al eerder aangaf is er voor plug-in auto's een enorm verbeterpotentieel om nog meer elektrisch te rijden. In opdracht van de importeurs van Opel en Toyota heeft CE-Delft hiervoor een verkenning uitgevoerd². Aan het Formule E-team, een samenwerkingsverband tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en de overheid, heb ik gevraagd om deze verkenning verder uit te werken en om in oktober van dit jaar met een concrete aanbeveling te komen hoe het aandeel elektrisch rijden van plug-in auto's kan worden vergroot.

Ontwikkeling van nieuwe meetmethode

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

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

Vervolg onderhandelingen in Brussel

Het Europees Parlement heeft onlangs aangegeven dat de nieuwe testprocedure uiterlijk op 1 januari 2017 in werking moet treden. Ook de Europese Commissie streeft hiernaar. Daarnaast heeft het Europees Parlement aangedrongen op invoering van In-Service Conformity bepalingen. Dit houdt in dat er onafhankelijk steekproeven kunnen worden uitgevoerd om te controleren of het verbruik van productievoertuigen in voldoende mate overeenkomt met de normwaarde die is vastgesteld met een voertuig dat speciaal voor de typekeuring is geprepareerd.

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

² CE-Delft rapport. Opladen voor de toekomst van plug-in hybrides en range extenders. Een verkenning naar mogelijkheden voor vergroten van het elektrische gebruik. Delft, mei 2013

Ter afsluiting

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

Hoogachtend,
de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Wilma J. Mansveld