

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3580

Vragen van de leden **Koopmans** en **Spies** (beiden CDA) aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de staatssecretaris van Financiën over *de CO₂-uitstoot van auto's*. (Ingezonden 24 juli 2009)

1
Hebt u kennisgenomen van het artikel «Zuinige auto blijkt vaak een stiekeme drinker»¹ en het onderzoek van de Consumentenbond waarnaar in dit artikel wordt verwezen?

2
Op grond van welke gegevens maakt u beleid ten aanzien van de CO₂-uitstoot van auto's?

3
Geeft een en ander u aanleiding het beleid ten aanzien van de CO₂-uitstoot van auto's te heroverwegen? Zo ja, wat zijn hiervan de gevolgen? Zo nee, waarom niet?

¹ de Volkskrant, 22 juli 2009.

Antwoord

Antwoord van minister **Cramer** (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), mede namens de staatssecretaris van Financiën (ontvangen 25 augustus 2009)

1
Ja.

2
Wij hanteren de gegevens van de binnen ECE-verband vastgestelde Europese typegoedkeuring. Uiteraard wordt bij de berekening van de effecten van het beleid (macro) wel rekening gehouden met de verschillen tussen de typegoedkeuringswaarden voor het verbruik en het doorgaans wat hoger liggende praktijkverbruik.

3
Nee. Er is op dit moment geen alternatief. Het is al langer bekend dat de testresultaten van de Europese typekeuring in het algemeen gunstiger scores dan de meeste gebruikers van de auto's in de praktijk ervaren. Dit heeft te maken met verschil in (gesimuleerde) rijstijl tussen de testprocedure en de overheersende praktijk. Bij het toepassen van het Nieuwe Rijden doet dit verschil zich overigens amper of niet voor en kan er in veel modellen in de praktijk zelfs nog iets beter gepresteerd worden dan volgens de ECE-test. Wel wordt er in de ECE – mede op aandringen van Nederland – gewerkt aan een verbetering van de testcyclus die representatiever is voor de praktijk. Een beleid dat is gericht op terugdringing van de CO₂-uitstoot van personenauto's kan op dit moment alleen plaatsvinden op basis van de huidige ECE-test, ook al is duidelijk dat de uitkomst van deze test wat betreft de CO₂-uitstoot niet

exact overeenkomt met de CO₂-uitstoot zoals die in de dagelijkse praktijk wordt gerealiseerd. De ECE-test geeft immers, ondanks deze onvolkomenheid, op zijn minst een goede indicatie van de (relatieve) zuinigheid van de personenauto. Daarmee is (fiscale) stimulering op basis van de huidige ECE-test veruit te prefereren boven geen stimulering. In dit kader is overigens nog van belang dat alle EU-lidstaten die op enigerlei wijze een beleid voeren op de CO₂-uitstoot van de personenauto, dit doen op basis van meergenoemde ECE-test. Ook de toets of de autofabrikanten voldoen aan de recent vastgestelde verplichting om de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's terug te brengen tot gemiddeld 130 gram/km vindt plaats op basis van diezelfde ECE-test.