



## Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO)

### Advies over een voorontwerp van KB betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's

- gevraagd door de Minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu, mevrouw Magda Aelvoet, in een brief van 20 november 2000
- voorbereid door de werkgroep Productnormen
- goedgekeurd door de algemene vergadering van 6 februari 2001

#### 1. Inleiding

[1] Het voorontwerp van KB strekt ertoe uitvoering te geven aan 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 het op de markt brengen van nieuwe personenauto's (*Pb.L.*, nr. 12 van 18 januari 2000).

[2] De Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO) heeft de adviesvraag op 22 november ontvangen en heeft een termijn gekregen van 5 weken om advies uit te brengen. De FRDO betreurt dat hij zo weinig tijd heeft gekregen om te overleggen met zijn leden, vooral omdat de richtlijn die moet omgezet worden reeds dateert van 13 december 1999.

#### 2. Richtlijn 1999/94/EG

[3] Richtlijn 1999/94/EG kadert in het Europese beleid inzake klimaatverandering. In de aan de tekst van de Richtlijn voorafgaande overwegingen erkent de Europese Commissie dat personenauto's een belangrijke bron van CO<sub>2</sub>-uitstoot vormen. Daarom moet een communautaire strategie worden uitgewerkt om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's te verminderen en om het rendement van brandstofgebruik te verbeteren. Eén van de middelen om die doelstelling te bereiken is het verbeteren van de consumentenvoorlichting over beide aspecten.

[4] De Richtlijn steunt op de overweging dat informatie van essentieel belang is voor het functioneren van de marktmechanismen. Met de verschaffing van nauwkeurige, relevante en vergelijkbare informatie over het specifieke brandstofverbruik en de uitstoot van CO<sub>2</sub> van personenauto's kan de keuze van de consument worden beïnvloed ten gunste van auto's die minder brandstof verbruiken en aldus minder CO<sub>2</sub> in de atmosfeer brengen. Autofabrikanten kunnen er aldus toe worden bewogen het nodige te doen om het brandstofverbruik van hun producten te verminderen.

[5] Om die doelstelling te bereiken schrijft de Richtlijn voor dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat een *etiket betreffende het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot*, dat



aan de vereisten van bijlage I van de Richtlijn voldoet<sup>1</sup>, in het verkooppunt op duidelijk zichtbare wijze op of in de buurt van alle nieuwe modellen van personenauto's wordt aangebracht (art. 3).

Bovendien zorgen de lidstaten ervoor – onverminderd de opstelling door de Commissie van een internetgids op communautair niveau – dat er ten minste eenmaal per jaar, in overeenstemming met de vereisten van bijlage II van de Richtlijn<sup>2</sup>, *een gids betreffende het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot* in overleg met de constructeurs wordt uitgebracht (art. 4).

De lidstaten zorgen er voorts voor dat voor elk automerk een *affiche* dan wel een display aanwezig is met een lijst van officiële brandstofverbruiksgegevens en officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstootgegevens voor alle in of via het betrokken verkooppunt uitgestalde of te koop of voor leasing aangeboden nieuwe modellen personenauto's. Die gegevens worden op een duidelijke zichtbare plaats aangebracht en voldoen aan de omschrijving in bijlage III van de Richtlijn<sup>3</sup> (art. 5).

De lidstaten zorgen ervoor dat al het *reclamemateriaal* het officiële brandstofverbruik en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-uitstootgegevens bevat van de modellen personenauto's waarop het betrekking heeft, zulks in overeenstemming met bijlage IV van de Richtlijn<sup>4</sup>. De lidstaten bepalen zo nodig dat in andere reclamemiddelen de gegevens inzake de officiële CO<sub>2</sub>-uitstoot en het officiële brandstofverbruik van het specifieke automodel waarop zij betrekking hebben, moeten worden vermeld (art. 6).

De lidstaten zorgen ervoor dat andere merktekens, symbolen of opschriften, die niet in overeenstemming zijn met de voorschriften van de Richtlijn, verboden worden, wanneer dit bij potentiële gebruikers van nieuwe personenauto's verwarring kan wekken (art. 7).

De lidstaten stellen de Europese Commissie in kennis van de bevoegde autoriteit of autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering en werking van het consumenteninformatiesysteem (art. 8).

De lidstaten stellen sancties vast ter bestraffing van inbreuken op de voorschriften vastgesteld ter uitvoering van de richtlijn. Die sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn (art. 11).

[6] De Richtlijn is vastgesteld in toepassing van artikel 175, lid 1, van het E.G. Verdrag. Dit betekent dat dit een minimumrichtlijn is, die een minimaal beschermingsniveau bepaalt. Bovendien bepaalt artikel 176 EG: "*De beschermende maatregelen die worden vastgesteld uit hoofde van artikel 175, beletten niet dat een Lid-Staat verdergaande beschermingsmaatregelen handhaaft en treft. Zulke*

---

1 Bijlage I van de Richtlijn beschrijft de minimale gegevens die het etiket betreffende het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot dient te bevatten.

2 Bijlage II van de Richtlijn beschrijft de minimale gegevens die de gids betreffende het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot dient te bevatten.

3 Bijlage III van de Richtlijn beschrijft de minimale gegevens van de in het verkooppunt aan te brengen affiche.

4 Bijlage IV van de Richtlijn beschrijft de minimale gegevens betreffende het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot in reclamemateriaal.



*maatregelen moeten verenigbaar zijn met dit Verdrag. Zij worden ter kennis van de Commissie gebracht."*

[7] De Richtlijn moet uiterlijk op 18 januari 2001 zijn omgezet in de nationale wetgeving (art. 12).

[8] De Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO) betreurt dat deze materie werd geregeld door een minimumrichtlijn en niet door een harmonisatierichtlijn. De lidstaten kunnen strenger, en dus verschillend, optreden voor wat betreft het etiket, de affiche en de verbruikersgids. Dit kan aanleiding geven tot verwarring bij de consument, die niet noodzakelijk zijn wagen (alleen) op de nationale markt zoekt. Daarenboven brengt dit moeilijkheden mee voor de producenten en invoerders van auto's. Voor elk land waar zij een auto op de markt brengen, moeten zij desgevallend aan een verschillende wetgeving voldoen en dus verschillende etiketten, affiches en verbruikersgidsen maken, ook al betreft het dezelfde soort wagen.

### **3. Het voorontwerp-KB**

[9] De Nederlandstalige versie van het voorontwerp-KB neemt, in tegenstelling tot de Franstalige versie, niet de titel over zoals vermeld in de Richtlijn. De woorden "bij het op de markt brengen" zijn weggefallen en de woorden "bij de verbranding" komen niet voor in de Richtlijn. De FRDO stelt voor om de titel van de Richtlijn correct over te nemen.

[10] Het voorontwerp-KB steunt op de artikelen 13 en 14 van de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en de bescherming van de consument en op artikel 5, §1, eerste lid, 6°, van de wet van 21 december 1998 betreffende productnormen ter bevordering van duurzame productie- en consumptiepatronen en ter bescherming van het leefmilieu en de volksgezondheid. Vermelde bepalingen vormen een geschikte rechtsgrondslag voor het treffen van de in het voorontwerp vervatte maatregelen.

[11] Artikel 1 van het voorontwerp-KB bevat een reeks definities van elders in de tekst gebruikte begrippen. Zij stemmen overeen met de definities die worden gehanteerd in artikel 2 van Richtlijn 1999/94/EG.

[12] De FRDO vestigt evenwel de aandacht op het feit dat artikel 1, 4°, zowel in de Nederlandse als in de Franse tekst ontbreekt. Het voorontwerp moet op dat punt aangevuld worden met de omschrijving van het begrip "verkooppunt" conform artikel 2, 4°, van de Richtlijn.

[13] Art. 1,10° geeft een omschrijving van het begrip "ander reclamemiddel" dat zowel in de richtlijn als in het voorontwerp-KB wordt gebruikt. De FRDO waardeert dat in het voorontwerp-KB dit begrip, in tegenstelling tot de Richtlijn, nader wordt omschreven. De FRDO is echter van oordeel dat moet bepaald worden dat de internetpagina's een Belgische domeinnaam moeten hebben. Het is juridisch immers niet afdwingbaar dat internetsites die werken met een licentie verstrekt door een buitenlandse autoriteit aan de Belgische regelgeving zouden moeten voldoen. Zij moeten immers voldoen aan de regelgeving van het desbetreffende land.

[14] Hoofdstuk I van het voorontwerp, met daarin de artt. 2 tot 6, geeft nadere uitwerking aan de artikelen 3 en 4 van de Richtlijn betreffende de etiketten, de



brandstofverbruiksgids en de affiches. De Raad waardeert de inspanning die werd gedaan om tot een duidelijk en werkzaam systeem te komen.

[15] Bijlage I bevat een model van brandstofverbruiksetiket. Om de leesbaarheid van het etiket te verhogen, raadt de FRDO aan om een lineaire schaal te gebruiken in plaats van een ronde schaal. De uniformiteit in layout bevordert de leesbaarheid voor de consument. Energielabels hanteren immers ook een lineaire schaal. De autohandelaar kan bovendien makkelijker een etiket maken met een dergelijke schaal, aangezien dit een eenvoudiger informaticaprogramma vergt. Men zou kunnen overwegen met verschillende labels (A, B, C, D, E, F, G) te werken. Op die manier kan er ook in de verbruiksgids, de publiciteit e.d. gerefereerd worden naar het feit dat een bepaald type van auto b.v. beschikt over een A-label. Het begrip "A-label" is immers meer en meer ingeburgerd vanwege het op de markt zijn van diverse elektrische apparaten met een dergelijk energielabel. De Deense en Nederlandse modellen van labels voor personenauto's zijn trouwens volledig geïnspireerd op de lay-out gebruikt inzake labels voor elektrische apparaten.

[16] De FRDO meent dat het woord "schakeling" in de Nederlandstalige bijlage I beter kan vervangen worden door het woord "versnellingsbak". Dit woord is meer gangbaar, bijgevolg krijgt de consument duidelijker informatie.

[17] In bijlage III dienen de woorden "of display" te worden toegevoegd telkens wanneer het woord "affiche" wordt gebruikt. Art. 3 laat immers de keuze tussen beide informatiedragers.

[18] Hoofdstuk II van het voorontwerp, met daarin de artt. 7 en 8, betreft het reclamemateriaal en geeft nadere uitwerking aan de artt. 6 en 7 van de Richtlijn. Door het opnemen van een definitie van het begrip "ander reclamemiddel" in artikel 1, 10°, dat weliswaar aangepast moet worden (zie [12]), wordt het toepassingsgebied van de regeling op nuttige wijze verduidelijkt.

[19] Bijlage IV bepaalt hoe de gegevens betreffende het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot in reclame materiaal en in andere reclame middelen moeten worden weergegeven. De FRDO merkt op dat in bijlagen I en IV volgende zin moet worden toegevoegd: "Een regelmatig en goed onderhoud van de wagen volgens de voorschriften van de constructeur bevordert ook een vermindering van het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot." De zin staat op het model van etiket, maar is weggevalen in de bijlagen.

[20] Bijlage IV bepaalt dat wanneer de reclame alleen betrekking heeft op het merk en niet op bepaalde modellen in het bijzonder, geen brandstofgegevens moeten worden vermeld. De FRDO stelt voor om de gegevens van CO<sub>2</sub>-uitstoot eveneens uit te sluiten. De uitzondering wordt best ook toegepast wanneer er met de afbeelding van een model wagen slechts reclame wordt gemaakt voor een bepaalde handelaar of garagist en niet voor de wagen zelf.

[21] De Richtlijn dateert van 13 december 1999 en moet uiterlijk op 18 januari 2001 zijn omgezet in de nationale wetgeving (art. 12). Aangezien de federale overheid lang gewacht heeft om deze richtlijn om te zetten, is er weinig tijd om de verschillende verplichtingen effectief voor te bereiden en uit te voeren. De autohandelaars waren reeds op de hoogte van de minimumeisen van de Richtlijn, maar hebben in België lang moeten wachten op de specifieke bepalingen. De invoerders moeten nog de nodige schikkingen nemen om brandstofetiketten en affiches aan te maken. Ze moeten



computerprogramma's laten aanpassen. Ze dienen de informatie over te maken aan de dealers en de agenten. Bestaande catalogi en andere reclamemateriaal kunnen niet meer worden gebruikt en moeten worden weggegooid. De FRDO vraagt daarom een artikel 12 toe te voegen om het KB pas 6 maanden na publicatie in het Belgisch Staatsblad in voege te laten treden. De FRDO denkt dat deze termijn zal bijdragen tot een effectieve en operationele handhaving van de informatieverplichting.

[22] Om het probleem van laattijdige omzetting van Europese richtlijnen en verordeningen te verhelpen, herhaalt de FRDO zijn vraag naar een versterking van het personeel van de federale diensten die ter zake bevoegd zijn.

[23] De FRDO is van oordeel dat de informatieverplichting zoals geregeld door dit voorontwerp-KB, een goede manier is om de consumenten bewust te maken dat zij door hun consumptiegedrag een impact hebben op het leefmilieu. De FRDO dringt erop aan dat dit informatiesysteem op een actieve manier wordt aangemoedigd. Hij meent bovendien dat dit beleid verder moet worden uitgebreid. Daarom vraagt hij ten eerste dat de federale overheid een bijkomende informatieverplichting over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van wagens oplegt, meerbepaald een weergave van de mate waarin een specifiek model de doelstelling haalt van CO<sub>2</sub>-emissiereductie voor 2008 zoals vastgelegd in de overeenkomst die de Europese automobiefederatie gesloten heeft met de Europese Commissie.

[24] Daarnaast spoort de FRDO de federale regering aan om op Europees vlak initiatieven te nemen om eveneens duidelijke informatie aan de consument aan te bieden over de uitstoot door auto's van verzurende en ozonvormende stoffen (NO<sub>x</sub>, ...), vluchtige organische stoffen, benzeen, fijn stof en andere vervuilende stoffen (N<sub>2</sub>O, ...). Om een juiste weergave te hebben van de milieuimpact van brandstoffen, meent de FRDO dat de federale overheid een levenscyclusanalyse van brandstoffen en hun uitstoot zou moeten uitwerken. Dit is des te meer aangeraden, aangezien in de toekomst alternatieve brandstoffen, zoals biofuels, op de markt zullen komen.

[25] Tenslotte vraagt de FRDO dat de federale regering op Europees niveau maatregelen voorstelt die van toepassing zijn op tweedehandsauto's. Zij maken immers een groot deel van het wagenbestand uit. Een voorstel is om de automobielininspectie metingen naar bovenvermelde vervuilende stoffen te laten uitvoeren en op basis daarvan een label aan tweedehandsauto's toe te kennen.



## **Bijlagen**

### **1. Vergaderingen ter voorbereiding van dit advies**

Deze ontwerptekst voor advies werd voorbereid op de vergadering van de werkgroep productnormen van 18 december 2000.

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

#### ***Stemgerechtigde leden van de Raad of hun vertegenwoordigers***

- Prof. Luc LAVRYSEN (UG), werkgroepvoorzitter
- Dhr. Bart MARTENS (Bond Beter Leefmilieu, BBL)
- Dhr. Michel PEELMAN (Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie, FEBIAC)
- Mme Karola TASCHNER (Bureau européen de l'Environnement, BEE)
- Mme Edilma QUINTANA (Centre National de Coopération au Développement, CNCD)

#### ***Personeel van het secretariaat***

- Mevr. Stefanie HUGELIER