



# Rapport

## Klacht

Verzoeker klaagt erover dat de Dienst Wegverkeer (hierna ook: RDW) het energielabel van de personenauto Fiat Grande Punto met benzinemotor niet juist heeft vastgesteld, nu het daadwerkelijke energieverbruik van zijn personenauto niet overeenkomt met de vermelding op het energielabel.

## Beoordeling

### Algemeen

De Dienst Wegverkeer geeft jaarlijks in opdracht van Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna ook: Ministerie van VROM) het brandstofverbruiksboekje uit. In dit boekje wordt op grond van een vastgestelde berekeningswijze een zuinigheidscategorie van personenauto's gegeven, de zogenaamde energielabels. Het energielabel voor personenauto's geeft informatie over brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto. Het doel hiervan is dat verschillende modellen op deze punten met elkaar kunnen worden vergeleken, zodat de informatie een rol kan spelen bij het maken van een keuze voor een nieuwe auto. De overheid wil hiermee de aankoop van zuinige auto's stimuleren. De technische gegevens die voor deze berekening worden gebruikt verkrijgt de RDW enerzijds uit voertuiggegevens van voertuigen die door de RDW zelf zijn typegoedgekeurd en anderzijds uit voertuiggegevens die de RDW van andere Europese goedkeuringsautoriteiten heeft ontvangen van voertuigen die door die andere autoriteiten zijn goedgekeurd.

### I. Bevindingen

1. Verzoeker kocht in december 2006 een Fiat Grande Punto met het energielabel B. Verzoeker koos deze auto uit mede omdat de benzinemotor opvallend zuinig zou zijn. Volgens de gegevens van de fabrikant en volgens de gegevens behorend bij het energielabel B zou dit bij een gecombineerd gebruik, dat wil zeggen zowel binnen als buiten de stad, zes liter per honderd kilometer zijn. Na ingebruikname constateerde verzoeker echter dat het brandstofverbruik niet overeenkwam met de vermelding op het energielabel.
2. Verzoeker wendde zich in eerste instantie tot het Ministerie van VROM met de vraag in hoeverre hij waarde kan hechten aan het energielabel.
3. In antwoord op zijn schrijven deelde het Ministerie van VROM mee dat het energielabel is gebaseerd op het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub> uitstoot en dat de gegevens hierover zijn verstrekt door de fabrikant. De fabrikant moet het verbruik van een auto meten om in aanmerking te komen voor een Europese typegoedkeuring. Het brandstofverbruik van auto's op de weg moet overeenkomen met het brandstofverbruik dat tijdens de

typegoedkeuring is gemeten. Dit zijn de zogenaamde Conformity of Production of CoP-eisen. De keurende instanties van de verschillende EU-lidstaten voeren steekproefgewijs testen uit om te zien of fabrikanten zich aan deze CoP-eisen houden. In Nederland is de RDW de keurende instantie. Voorts wees het Ministerie van VROM verzoeker erop dat ook de rijstijl bij het verbruik een belangrijke rol speelt. Tijdig opschakelen, laten uitrollen en een gematigde snelheid dragen bij aan een lager verbruik. Bij een rustige rijstijl en geen gebruik van de airco moet een auto het door een fabrikant opgegeven verbruik kunnen halen. Het ministerie adviseerde verzoeker om bij zijn dealer te laten controleren of er geen technische redenen zijn voor het meerverbruik van de auto.

4. Verzoeker wendde zich vervolgens met zijn klacht tot de RDW. Hij legde de kwestie voor en vroeg de RDW om een brandstofverbruiktest uit te voeren opdat het verschil met de gegevens van de fabrikant duidelijk zou worden.

5. Op 20 november 2007 reageerde de RDW op de brief van verzoeker. De RDW verwees verzoeker met zijn klacht naar de Italiaanse overheid. Volgens de RDW was de typegoedkeuring van het type auto van verzoeker afgegeven door de Italiaanse overheid. De Italiaanse overheid was dan ook verantwoordelijk voor de testresultaten die in de betreffende typegoedkeuring waren vermeld en voor het toezicht op voertuigen die zijn geregistreerd op basis van de genoemde goedkeuring.

6. In het kader van het onderzoek van de Nationale ombudsman deelde de RDW onder meer mee dat het type auto van verzoeker door de Italiaanse autoriteit is goedgekeurd. De RDW heeft op grond van Europese regelgeving die goedkeuring, inclusief technische gegevens ontvangen van de Italiaanse autoriteit en in haar database verwerkt.

Over het toezicht op deze typegoedkeuring schreef de RDW:

"Er zijn twee normen van borging om ervoor te zorgen dat een voertuig voldoet en blijft voldoen aan de typegoedkeuring. De borging op het hoogste niveau ligt in dit kader bij de Italiaanse overheid, die de goedkeuringsautoriteit aanwijst en toezicht houdt op het functioneren van deze autoriteit.

(...) De andere borging ligt bij de goedkeuringsautoriteit zelf, en houdt in dat -conform de voorschriften in de richtlijn- het afgeven van een typegoedkeuring gekoppeld is aan de verplichting van de goedkeuringsinstantie om door middel van periodiek toezicht op de fabrikant te zorgen dat de geproduceerde voertuigen in overeenstemming blijven met de afgegeven typegoedkeuring."

De RDW concludeerde dat de RDW dit soort controles uitvoert bij fabrikanten voor de door de RDW afgegeven typegoedkeuringen. Ten aanzien van verzoekers auto zou de Italiaanse overheid echter zorg moeten dragen voor deze controles.

7. In antwoord op de vraag van de Nationale ombudsman waarom de RDW naar aanleiding van de klacht van verzoeker geen brandstofverbruiktest heeft uitgevoerd op zijn auto stelde de RDW dat elke lidstaat op basis van Europese regelgeving verplicht is om gegevens van de typegoedkeuring, welke zijn verkregen door de autoriteit in een andere lidstaat te beschouwen als zijnde in overeenstemming met de eigen regelgeving. Aangezien de Italiaanse autoriteit getest heeft of de Fiat Grande Punto aan de afgegeven typegoedkeuring voldoet en blijft voldoen, heeft de Dienst Wegverkeer deze gegevens overgenomen en geen brandstofverbruiktest uitgevoerd op de auto van verzoeker.

8. De Nationale ombudsman vroeg de RDW voorts naar mogelijke oorzaken, naast rijstijl en technische mankementen, die een afwijkend brandstofverbruik zouden kunnen verklaren. Hierop antwoordde de RDW dat een verklaring zou kunnen zijn dat de technische informatie die de Italiaanse goedkeuringsautoriteit had verstrekt niet overeenstemde met de werkelijke waarden. Dit zou volgens de RDW kunnen liggen aan een fout in het certificatieproces of aan een administratieve fout in het verstrekken van technische data naar alle Lidstaten.

9. Op een vraag van de Nationale ombudsman over afstemming tussen de keuringsinstanties van de verschillende lidstaten, deelde de RDW mee dat er twee keer per jaar een overleg plaatsvindt met de vertegenwoordigers van de verschillende keuringsinstanties over onder meer interpretatie van regelgeving, nieuwe ontwikkelingen in regelgeving en afstemming over procedures. Voorts gebeurde het wel eens volgens de RDW dat, indien onomstotelijk vaststaat dat een voertuig afwijkt van een typegoedkeuring, dit wordt gesignaleerd naar de andere lidstaat. Ook wordt een dergelijk klacht of constatering als die van verzoeker wel eens door de RDW zelf doorgestuurd als er schijnbaar verschil is in interpretatie van regelgeving of als er sprake is van een naar het oordeel van de RDW onterecht afgegeven typegoedkeuring. Ten slotte deelde RDW mee dat de dienst bij een volgend overleg in een persoonlijk contact met de Italiaanse autoriteit vragen zou stellen met betrekking tot de onderhavige zaak. De RDW gaf aan dat de reden dat het contact nog niet was gelegd lag in het feit dat de ervaring had geleerd dat persoonlijk contact tot het beste resultaat leidde in de communicatie met de Italiaanse autoriteit.

## **II. Beoordeling**

10. Het vereiste van actieve en adequate informatieverwerving houdt in dat bestuursorganen bij de voorbereiding van hun handelingen de relevante informatie verwerven. Dit betekent dat de RDW er voor zorg draagt dat de informatie die door de RDW wordt gegeven in het brandstofverbruiksboekje, is gebaseerd op de juiste gegevens.

11. De energielabels van auto's worden jaarlijks vastgesteld door de RDW en in opdracht van het Ministerie van VROM vastgelegd in het brandstofverbruiksboekje. De RDW stelt het energielabel vast na controle van de verbruiksvoorwaarden zoals vermeld op de

typegoedkeuring. Typekeuring vindt op Europees niveau plaats. Aan de hand van voorgeschreven testen wordt gekeken of het voertuig aan de EU-richtlijnen voldoet. De voertuigfabrikant mag voor de typegoedkeuring zelf de keuringsinstantie kiezen, mits deze geautoriseerd is en zich in een van de EU-lidstaten bevindt. Ingevolge de EU-kaderrichtlijn 70/156 dient elk lidstaat de door een andere lidstaat verrichte typegoedkeuring te erkennen (zie Achtergrond, onder 1.). Dit houdt in dat de RDW de gegevens van een voertuig dat is typegoedgekeurd in een andere lidstaat van de Europese Unie dient over te nemen.

12. De Nationale ombudsman overweegt dat, hoewel het brandstofverbruik op de weg bij normaal gebruik in beginsel moet overeenkomen met brandstofverbruik volgens het energielabel, niet kan worden gesteld dat de RDW heeft gehandeld in strijd met het vereiste van actieve en adequate informatieverwerving. De RDW heeft de gegevens van de Fiat Punto Grande immers correct overgenomen van de typegoedkeuring van de Italiaanse autoriteit en was hiertoe, gelet op de Europese richtlijnen, zelfs verplicht. Er was voor de RDW geen ruimte om de gegevens van het brandstofverbruik van de Fiat Grande Punto te controleren of zelf te meten. De informatie die door de RDW wordt gegeven in het brandstofverbruiksboekje over het verbruik van de Fiat Grande Punto, was gebaseerd op de juiste gegevens.

De onderzochte gedraging is behoorlijk.

12. De vraag die opkomt is of, op het moment dat verzoeker de RDW wees op het feit dat het brandstofverbruik van zijn auto niet overeenkwam met de typegoedkeuring, de RDW niet zelf contact had moeten zoeken met de Italiaanse autoriteit, die deze typegoedkeuring had verleend. In richtlijn 2002/24 EG wordt gesteld dat indien een lidstaat vaststelt dat voertuigen niet overeenstemmen met het goedgekeurde type, deze de lidstaat die de goedkeuring heeft verleend kan verzoeken de vastgestelde verschillen te controleren (zie Achtergrond, onder 2). In casu stond het echter niet vast, althans niet voor de RDW, dat het voertuig van verzoeker afweek van de typegoedkeuring. De Nationale ombudsman acht het echter niet juist dat de RDW verzoeker enkel heeft verwezen naar de Italiaanse autoriteit. Het was beter geweest als de RDW de klacht van verzoeker zelf had doorgezonden aan de Italiaanse autoriteit.

De RDW heeft inmiddels laten weten deze kwestie in een persoonlijk contact aan de orde te stellen bij de Italiaanse autoriteit, hetgeen uiteraard de voorkeur heeft.

## **Conclusie**

De klacht over de onderzochte gedraging van De Dienst Wegverkeer, is niet gegrond.

## **Onderzoek**

Op 29 november 2007 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer K. te Nijkerk, met een klacht over een gedraging van de Dienst Wegverkeer.

Naar deze gedraging werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd de Dienst Wegverkeer verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Tevens werd een aantal specifieke vragen gesteld.

Tijdens het onderzoek kregen de Dienst Wegverkeer en verzoeker de gelegenheid op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen te reageren.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

De RDW deelde mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen.

De reactie van verzoeker gaf aanleiding het verslag op een enkel punt aan te vullen.

#### Informatieoverzicht

De bevindingen van het onderzoek zijn gebaseerd op de volgende informatie:

Brief van het Ministerie van VROM aan verzoeker van 26 september 2007;

brief van verzoeker aan de RDW van 22 oktober 2007;

brief van de RDW aan verzoeker van 20 november 2007

brief van verzoeker aan de Nationale ombudsman van 28 november 2007;

brief van de RDW aan de Nationale ombudsman van 31 januari 2008;

brief van verzoeker aan de Nationale ombudsman van 18 februari 2008;

brief van de RDW aan de Nationale ombudsman van 7 mei 2008;

brief van verzoeker aan de Nationale ombudsman van 14 juni 2008;

brandstofverbruiksboekje, RDW januari 2007.

## **Bevindingen**

Zie onder Beoordeling.

## Achtergrond

### **1. Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan**

"[...] Overwegende dat op communautair vlak voor de controle op de naleving van deze voorschriften, alsmede voor de erkenning door elke Lid-Staat van de door de andere Lid-Staten verrichte controle voor ieder type voertuig een communautaire goedkeuringsprocedure moet worden ingevoerd. [...]

Artikel 7 lid 1:

Een Lid-Staat mag de registratie, respectievelijk de verkoop, het in het verkeer brengen of het gebruik van een nieuw voertuig, voorzien van het certificaat van overeenstemming, niet weigeren, respectievelijk verbieden om redenen in verband met de constructie of werking van dit voertuig."

### **2. Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad**

Artikel 10 lid 2:

"Indien een lidstaat vaststelt dat voertuigen, systemen, technische eenheden of onderdelen niet overeenstemmen met het goedgekeurde type, kan deze lidstaat aan de lidstaat die de goedkeuring heeft verleend, verzoeken de vastgestelde verschillen te controleren. De lidstaat die de goedkeuring heeft verleend, voert binnen zes maanden na ontvangst van dit verzoek de gevraagde controle op de overeenstemming van de productie uit. Indien een gebrek aan overeenstemming wordt vastgesteld, nemen de bevoegde instanties van de lidstaat die de goedkeuring heeft verleend de in lid 1 bedoelde maatregelen."