



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/131510

Uw kenmerk
2025D22017

Bijlage(n)
1

Datum 27 juni 2025
Betreft Beantwoording vragen schriftelijk overleg - Besluit
etikettering energiegebruik personenauto's

Geachte voorzitter,

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de vragen en opmerkingen die de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat op 16 mei jl. aan mij heeft voorgelegd over de wijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's (hierna: het ontwerpbesluit). Ik dank de onderscheidene fracties voor de aandacht die zij aan het ontwerpbesluit hebben besteed.

Onderstaand treft u de beantwoording aan op de gestelde vragen.

De leden van de **VVD-fractie** hebben de volgende vragen gesteld:

Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat wat nu met het Besluit wordt geregeld een plek krijgt in de herziening? Gaat de staatssecretaris zich inzetten voor online oplossingen in plaats van geprinte materialen?

De Europese Commissie heeft in 2024 een extern onderzoeksbureau opdracht gegeven om een evaluatie te doen van de Europese richtlijn voor etikettering van het energieverbruik van nieuwe personenauto's. Nederland heeft hierop gereageerd met ervaringen met en verbeterpunten voor de richtlijn. Hierbij is aangegeven om ook het stroomverbruik op het label te gaan vermelden en om, in plaats van een papieren brandstofverbruiksboekje en een papieren poster, online informatie beschikbaar te stellen. Op ambtelijk niveau heeft Nederland steeds in nauw contact gestaan met de onderzoekers van het bureau, als ook met de ambtenaren van de Europese Commissie die bij de evaluatie van de richtlijn betrokken zijn.

Op welke manier zou bidirectionaal laden een plek in de etikettering kunnen krijgen? Wordt daarbij rekening gehouden met de teruggeleverde stroom en wordt hierbij een negatieve CO₂-uitstoot gehanteerd?

Op het energielabel wordt nu alleen informatie vermeld over de hoeveelheid energie die een auto verbruikt voor het rijden van de officiële testcyclus op een rollenbank in het laboratorium. Het is technisch mogelijk om ook op het label te vermelden óf en zo ja, hoeveel energie een auto terug aan het net kan leveren. Deze gegevens zouden hiervoor op het Certificaat van Overeenstemming (CvO) van een auto beschikbaar moeten

worden gemaakt door de fabrikant van het voertuig. Voor het vermelden van deze gegevens op het CvO moeten in Europees kader echter eerst wettelijke bepalingen worden opgesteld. Daar zijn op dit moment nog geen plannen voor.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/131510

De leden van de **D66-fractie** hebben de volgende vragen gesteld:

Hoe zullen de energielabels van nieuwe auto's gecontroleerd worden en of de afwezigheid van het CvO een belemmering zal vormen bij de handhaving van dit ontwerpbesluit?

De ILT heeft een handhaafbaarheidstoets uitgevoerd op het ontwerpbesluit en acht de wijziging uitvoerbaar. Het energielabel wordt gecontroleerd aan de hand van de gegevens over het verbruik zoals die staan vermeld op het CvO. Alle auto's die tot de markt zijn toegelaten op basis van een Europese typegoedkeuring hebben een CvO. Zodra een nieuwe auto de fabriek verlaat is het CvO beschikbaar. Nieuwe personenauto's zonder Europese typegoedkeuring en die niet zijn getest volgens de officiële testcyclus, vallen niet onder het besluit. Deze auto's behoeven niet van een energielabel te zijn voorzien. Daarmee vormt dit geen belemmering voor de handhaafbaarheid van het besluit.

De leden vragen om het ontwerpbesluit vanaf 1 januari 2026 in werking te laten treden om handelaren kosten te besparen bij het plaatsen van de labels.

Het streven is er inderdaad op gericht om de wijziging per 1 januari 2026 in werking te laten treden. 1 januari is een logisch moment gezien de vervanging van labels in de showrooms. De datum van 1 januari 2026 voor inwerkingtreding is echter niet meer haalbaar. Mede in verband met het demissionair worden van het kabinet is het proces om tot formele besluitvorming voor het label te komen vertraagd. In overleg met de autobranche zal een nieuwe datum voor inwerkingtreding worden bepaald met als uitgangspunt minimale kosten voor de autobranche.

Welke aanpassingen zijn er nodig om het label uit te breiden naar onder andere bestelwagens en gebruikte personenauto's? Waarom is dit in dit ontwerpbesluit niet mogelijk?

Zowel uitbreiding naar bestelauto's als uitbreiding naar gebruikte auto's zijn in theorie mogelijk via wijziging van het Besluit etikettering personenauto's. Nu vallen alleen nieuwe personenauto's onder het besluit. Wanneer dit zou worden uitgebreid naar bestelauto's, komt een volledig nieuwe categorie voertuigen onder het besluit te vallen. Dit brengt extra kosten met zich mee. Uitbreiding naar gebruikte auto's zou verdere aanzienlijke kosten met zich meebrengen. Bij verkoop van gebruikte auto's gaat het om veel meer bedrijven. Bedrijven die tweedehandsauto's verkopen hebben gewoonlijk ook geen directe relatie met importeurs. Er zou dan een andere opzet moeten komen voor het produceren en distribueren van het energielabel. Om deze redenen is hiervoor niet gekozen.

De leden van de **BBB-fractie** hebben de volgende vragen gesteld:

De eenmalige kosten die leveranciers moeten maken zijn geschat op ongeveer €110.000. Hebben leveranciers aangegeven hierdoor in moeilijkheden te komen, en zo ja, hoeveel?

Leveranciers, oftewel importeurs van nieuwe personenauto's zijn veelal grote bedrijven. Het is niet waarschijnlijk dat deze bedrijven in moeilijkheden komen als de automatisering voor het vervaardigen van labels moet worden aangepast. Het

ontwerpbesluit heeft voorgelegen voor openbare internetconsultatie. De RAI-vereniging (koepel van leveranciers) en BOVAG (koepel van handelaren) hebben hierop gereageerd en daarbij niet aangegeven dat leveranciers in verband met de kosten in moeilijkheden komen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/131510

Waarom moeten de wijzigingen doorgang krijgen als zowel leveranciers als de RDW aangeven dat de initiële kosten te hoog zijn.

De beoordeling van te hoge kosten door de RDW heeft betrekking op de wijze waarop het brandstofverbruiksboekje tot stand wordt gebracht. Het ontwerpbesluit maakt namelijk mogelijk dat dit boekje op basis van de CvO's van toegelaten nieuwe personenauto's wordt gebaseerd, in plaats van dat de importeurs de voor het boekje benodigde informatie aan de RDW aanleveren. Het overgaan naar een andere werkwijze brengt initiële kosten voor de RDW met zich mee. De RDW heeft daarom aangegeven om vast te houden aan de huidige aanpak. Het besluit laat echter de mogelijkheid open dat de RDW haar werkwijze op een later moment kan aanpassen indien zij dat wenselijk acht. De nieuwe werkwijze kan op termijn kosten besparen voor de RDW en de leveranciers.

De leden wijzen erop dat een toevoeging van het stroomverbruik een Nederlandse kop is op Europees beleid, wat tegen het regeerprogramma ingaat.

De Europese richtlijn schrijft minimale eisen met betrekking tot het label voor aan de lidstaten. Deze voorschriften bevatten niet dat het stroomverbruik op het label moet worden vermeld. De Europese richtlijn vereist echter wel dat elektrische auto's van een energielabel moeten worden voorzien. Op het energielabel van een elektrische auto wordt echter niet het stroomverbruik vermeld. De minimale eisen laten lidstaten de ruimte om aanvullende regels te stellen voor het label. In dit geval gaat het om het vermelden van het stroomverbruik. Voor personenauto's die op stroom rijden is dit de relevante verbruiksindicatie. Dit kan worden aangemerkt als een nationale kop. De aanvulling op het label komt echter tegemoet aan de strekking van de richtlijn en maakt het mogelijk voor consumenten om de energiezuinigheid van elektrische auto's te vergelijken. Het betreft een lastenluwe beperkte aanvulling die steun heeft van de relevante stakeholders.

Hoogachtend,

DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER
EN MILIEU

A.A. (Thierry) Aartsen