

165

Besluit van 23 juni 2026 tot wijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's in verband met het toevoegen van stroomverbruik aan het etiket en enkele andere wijzigingen [KetenID WGK026752]

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 18 augustus 2025, nr. IenW/BSK-2025/168836, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 2, derde lid, onder a, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 12 november 2025, nr. W17.25.00217/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 16 juni 2026, nr. IenW/BSK-2026/97743, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

brandstofverbruik: het door de typegoedkeuringsinstantie aangenomen brandstofverbruik overeenkomstig verordening (EU) 2017/1151 en vermeld in bijlage VI van verordening (EU) 2020/683, die is gehecht aan het EG-typegoedkeuringscertificaat of in het certificaat van overeenstemming, met dien verstande dat, wanneer verscheidene varianten of uitvoeringen onder één model zijn gegroepeerd, de op te geven waarde van het brandstofverbruik van dat model gebaseerd is op de variant of uitvoering met het hoogste brandstofverbruik binnen die groep;

brandstofverbruiksgids: een verzameling van de officiële gegevens omtrent het energieverbruik en de officiële specifieke CO₂-uitstoot van alle op de Nederlandse markt verkrijgbare modellen nieuwe personenauto's;

certificaat van overeenstemming: het document, bedoeld in artikel 36, eerste lid, van verordening (EU) 2018/858;

CO₂-uitstoot: de uitstoot gemeten overeenkomstig verordening (EU) 2017/1151 en vermeld in bijlage VI van verordening (EU) 2020/683, die is gehecht aan het EG-typegoedkeuringscertificaat of in het certificaat van overeenstemming, met dien verstande dat, wanneer verscheidene varianten of uitvoeringen onder één model zijn gegroepeerd, de op te geven CO₂-waarde van dat model is gebaseerd op de variant of uitvoering met de hoogste CO₂-uitstoot binnen die groep;

energie-etiket: een etiket met informatie ten behoeve van de consument omtrent het energieverbruik van de personenauto waarop het is aangebracht;

informatie omtrent het energieverbruik: informatie omtrent het brandstofverbruik, de CO₂-uitstoot, het stroomverbruik of andere gegevens met betrekking tot het energieverbruik van nieuwe personenauto's;

leverancier: degene die nieuwe personenauto's in Nederland in de handel brengt;

merk: het handelsmerk van de constructeur dat op het certificaat van overeenstemming en in de typegoedkeuringsdocumentatie is vermeld;

model: de handelsbenaming van het merk, het type en indien voorhanden en dienstig, de uitvoering en versie van een personenauto;

nieuwe personenauto: een personenauto die nog niet eerder is verkocht aan een persoon voor een ander doel dan verkoop of levering aan een derde;

personenauto: een motorvoertuig van categorie M1, zoals gedefinieerd in artikel 4 van verordening (EU) 2018/858, dat onder verordening (EU) 2017/1151 valt, met uitzondering van voertuigen die onder verordening (EU) 168/2013 vallen en voertuigen voor speciale doeleinden als omschreven in artikel 3, eenendertigste lid, van verordening (EU) 2018/858;

RDW: de Dienst Wegverkeer, genoemd in artikel 4a van de Wegenverkeerswet 1994;

reclamemateriaal: al het drukwerk dat wordt gebruikt bij de afzet van, het adverteren voor en het bevorderen van de verkoop van voertuigen aan het publiek, waartoe in ieder geval behoren technische handboeken, brochures en reclame in kranten en tijdschriften, in de vakpers en op de affiches;

richtlijn 1999/94/EG: richtlijn nr. 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's (PbEG 2000, L12);

stroomverbruik: het elektriciteitsverbruik gemeten overeenkomstig verordening (EU) 2017/1151 en vermeld in bijlage VI van verordening (EU) 2020/683, die is gehecht aan het EG-typegoedkeuringscertificaat of in het certificaat van overeenstemming, met dien verstande dat, wanneer verscheidene varianten of uitvoeringen onder één model zijn gegroepeerd, de op te geven waarde voor het stroomverbruik van dat model gebaseerd is op de variant of uitvoering met het hoogste stroomverbruik binnen die groep;

verkooppunt: een plaats waar nieuwe personenauto's zijn uitgesteld of aan potentiële klanten ten verkoop of ter leasing worden aangeboden, waaronder begrepen beurzen waar nieuwe personenauto's aan het publiek worden gepresenteerd;

verordening (EU) 168/2013: Verordening (EU) 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60);

verordening (EU) 2017/1151: Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PbEU L 175);

verordening (EU) 2018/858: Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU L 151);

verordening (EU) 2020/683: Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie van 15 april 2020 tot uitvoering van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de administratieve voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PbEU L 163).

waterstofverbruik: het door de typegoedkeuringsinstantie aangenomen waterstofverbruik overeenkomstig verordening (EU) 2017/1151 en vermeld in bijlage VI van verordening (EU) 2020/683, die is gehecht aan het EG-typegoedkeuringscertificaat of in het certificaat van overeenstemming, met dien verstande dat, wanneer verscheidene varianten of uitvoeringen onder één model zijn gegroepeerd, de op te geven waarde van het waterstofverbruik van dat model gebaseerd is op de variant of uitvoering met het hoogste brandstofverbruik binnen die groep;

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «het desbetreffende kalenderjaar» vervangen door «de desbetreffende kalenderjaren».

2. Het tweede lid vervalt, onder vernummering van het derde en vierde lid tot tweede en derde lid.

3. In het derde lid (nieuw) vervalt «De leverancier stelt de brandstofverbruiksgidsen kosteloos ter beschikking.».

C

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. De RDW stelt tenminste tweemaal per jaar een online brandstofverbruiksgids samen van alle nieuwe modellen personenauto's die verkrijgbaar zijn.

2. Het derde lid komt te luiden:

3. De RDW maakt de online brandstofverbruiksgids kosteloos verkrijgbaar.

3. Het vierde lid vervalt.

D

In artikel 5, eerste lid, wordt «derde» vervangen door «tweede».

E

Artikel 7 vervalt.

F

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8

1. De RDW stelt vanaf 1 januari 2026 elke drie jaar de constanten en waarde vast voor de bij regeling van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat vast te stellen berekeningsmethode voor de energie-efficiëntieklasse.

2. De constanten en waarde gelden voor de periode van drie kalenderjaren volgend op het jaar waarin ze zijn vastgesteld, tenzij bij regeling als bedoeld in artikel 6a anders is bepaald.

3. De constanten en waarde worden vanaf 1 januari 2026 elke drie jaar voorafgaande aan de betreffende periode van drie kalenderjaren door de RDW tijdig bekend gemaakt in de Staatscourant.

G

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

Onder «*Opmaak*» wordt de afbeelding van het etiket vervangen door de volgende afbeelding:

Energie	Personenauto		
Fabrikant	Logo ABC DEF GHI	— I	
Model		— II	
Energiedrager		— III	
Brandstofverbruik <small>gemeten volgens de test van de typegoedkeuring.</small>	XY,Z liter / 100 km = XY,Z km per liter	— IV	
Stroomverbruik <small>gemeten volgens de test van de typegoedkeuring.</small>	XY,Z kWh / 100 km = X,Y km / kWh	— V	
Zuinig Onzuinig		— VI	
CO₂-uitstoot <small>CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt.</small>		XYZ gram / km	— VII
Jaren van toepassing		2ABC tot en met 2XYZ	— VIII
<small>Een gids betreffende het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot met gegevens voor alle nieuwe modellen personenauto's is gratis verkrijgbaar in elk verkooppunt. Deze gids is verkrijgbaar als PDF op www.rdw.nl. Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet-technische factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van een auto. CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt. Richtlijn 1999/94/EG: Etikettering personenauto's</small>			

1. In onderdeel II vervalt «, met inachtneming van het bepaalde in artikel 7 van het besluit».

2. Onderdeel IV komt te luiden:

IV. Brandstofverbruik, uitgedrukt in liters per 100 km en in km per liter voor benzine, LPG of diesel, of in kg per 100 km en in km per kg voor aardgas, tot één decimaal nauwkeurig, en voor waterstof, in twee decimalen achter de komma.

3. Onderdeel V komt te luiden:

V. Stroomverbruik, uitgedrukt in kWh per 100 km en in km per kWh, tot één decimaal nauwkeurig.

4. In onderdeel VI vervalt «op basis van de relatieve energiezuinigheid».

5. Onderdeel VIII komt te luiden:

VIII. De kalenderjaren waarvoor het etiket geldt.

Onder «Druk» wordt de afbeelding van het etiket vervangen door de volgende afbeelding:

Energie		Personenauto	
Fabrikant		Logo ABC DEF GHI	27 mm
Model			45 mm
Energiedrager			22 mm
Brandstofverbruik	XY,Z liter / 100 km <small>gemeten volgens de test van de typegoedkeuring.</small> = XY,Z km per liter		22 mm
Stroomverbruik	XY,Z kWh / 100 km <small>gemeten volgens de test van de typegoedkeuring.</small> = X,Y km / kWh		22 mm
Zuinig			106 mm
Onzuinig			
CO₂-uitstoot	XYZ gram / km <small>CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt.</small>		25 mm
Jaren van toepassing		2ABC tot en met 2XYZ	10 mm
<small>Een gids betreffende het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot met gegevens voor alle nieuwe modellen personenauto's is gratis verkrijgbaar in elk verkooppunt. Deze gids is verkrijgbaar als PDF op www.rdw.nl. Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet-technische factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van een auto. CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt. Richtlijn 1999/94/EG: Etikettering personenauto's</small>			
105 mm		95 mm	40 mm

H

Bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt «derde lid» vervangen door «tweede lid».
2. In het zesde lid, onderdeel a, vervalt «met inachtneming van het bepaalde in artikel 7 van het besluit».
3. In het zesde lid, onderdeel b, wordt «m³» telkens vervangen door «kg».

I

In het vierde lid van Bijlage 3 wordt «m³» telkens vervangen door «kg».

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2027.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 23 juni 2026

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

Uitgegeven de *dertigste* juni 2026

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel

NOTA VAN TOELICHTING

Algemene toelichting

1. Inleiding

Met deze wijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's (hierna: Besluit) wordt het energie-etiket voor nieuwe personenauto's geschikt gemaakt voor elektrische personenauto's. Door middel van de wijziging wordt het format van het energie-etiket zodanig aangepast dat op het energie-etiket het stroomverbruik kan worden vermeld. Op het huidige energie-etiket zijn alleen velden beschikbaar waarop het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot kunnen worden vermeld. Voor elektrische personenauto's zijn deze beide waarden nul. Door opname van een extra veld op het energie-etiket kan ook voor plug-in hybride personenauto's het stroomverbruik op het energie-etiket worden vermeld. Daarnaast worden met deze wijziging van het Besluit enkele andere wijzigingen geregeld.

Met de implementatie van richtlijn 1999/94/EG¹ (hierna: richtlijn) in het Besluit, dienen nieuwe personenauto's die in een verkooppunt worden tentoongesteld, te zijn voorzien van een etiket met het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot voor die personenauto. Bij de invoering van de etiketteringsmaatregel voor nieuwe personenauto's in 2001 ging het alleen om personenauto's met een verbrandingsmotor. Door wijzigingen van de Europese regelgeving is het energie-etiket ook voor elektrische personenauto's komen te gelden. Ondanks dat elektrische personenauto's op grond van de Europese regelgeving van een energie-etiket moeten worden voorzien, is er geen Europees vereiste dat het stroomverbruik op het etiket moet worden vermeld. Aangezien inmiddels 40% van de nieuwverkoop uit elektrische personenauto's bestaat en 20% uit plug-in hybride personenauto's, wordt het format van het etiket nu zodanig aangepast dat het stroomverbruik kan worden vermeld.

In de Kamerbrief van 22 maart 2022 over de Kabinetsaanpak Klimaatbeleid² is aan de Tweede Kamer al melding gemaakt van aanpassing van het energie-etiket voor elektrische personenauto's. In deze brief wordt gemeld dat de spreiding in het energieverbruik van volledige elektrische personenauto's met ongeveer een factor twee in grote lijnen vergelijkbaar is met dat van personenauto's met een conventionele verbrandingsmotor. Verder is er bij elektrische personenauto's een vergelijkbare correlatie tussen het normverbruik en het praktijkverbruik als bij conventionele personenauto's. Gezien deze kenmerken is het zinvol om voor elektrische personenauto's het stroomverbruik op het energie-etiket te gaan vermelden. Het vereiste om voor elektrische en plug-in hybride personenauto's het stroomverbruik te vermelden wordt nationaal ingevoerd.

In maart 2025 is in het Industrieel actieplan voor de Europese autosector³ door de Europese Commissie een herziening van de richtlijn voor etikettering van nieuwe personenauto's aangekondigd. Aansluitend hierop heeft de Europese Commissie op 15 december 2025 een voorstel gepresenteerd tot Europese harmonisatie van het etiket voor nieuwe

¹ Richtlijn 1999/94/EG van het Europees parlement en de Raad van 13 december 1999 over de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's (Pb L 012).

² Kamerstukken II, 2021/22, nr. 32 813 nr. 1004.

³ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, Industrieel actieplan voor de Europese autosector, 5 maart 2025. COM(2025) 95 final.

personenauto's en tot uitbreiding van de reikwijdte van het etiket naar nieuwe bestelauto's en naar tweedehandsauto's. Onderdeel van dit voorstel is dat richtlijn 1999/94/EG wordt ingetrokken waarmee de basis voor een nationale etiketteringsmaatregel voor nieuwe personenauto's komt te vervallen. Naar verwachting gaat het Europese autolabel twee jaar na publicatie van een nieuwe Europese verordening in. Naar het zich laat aanzien is dit niet eerder dan in 2030.

Naar aanleiding van dit Europese voorstel voor harmonisatie is begin 2026 het voornemen om het energie-etiket voor nieuwe personenauto's geschikt te maken voor elektrische personenauto's heroverwogen. Om beter aan te sluiten bij de voorstellen voor het Europese label is er voor gekozen het energie-etiket in licht aangepaste vorm door te zetten. Zo wordt de berekeningsmethode voor benzine en diesel niet aangepast en wordt ervan afgezien om plus-categorieën voor het A-label in te voeren. Daarnaast wordt de termijn voor reguliere aanscherping van de referentienorm voor het etiket verruimd van twee jaar naar drie jaar. De eerstvolgende referentienorm voor het energie-etiket geldt hiermee voor de periode 2027 tot en met 2029. Gezien een geharmoniseerd Europees autolabel naar verwachting in 2030 ingaat, zal deze norm dan de laatste worden voor het nationale energie-etiket gebaseerd op Richtlijn 1999/94/EG. Met deze aanpassingen blijven (vrijwel) alle elektrische personenauto's het A-label behouden, krijgen plug-in hybride personenauto's overwegend een B-, C-, D- of E-label en conventionele personenauto's een B- tot en met G-label. Het aangepaste nationale energie-etiket voor personenauto's kan hiermee in de periode 2027 tot en met 2029 als een overgangsetiket worden beschouwd naar een Europees geharmoniseerd autolabel volgens het huidige voorstel van de Europese Commissie.

Verdere overweging om het nationale energie-etiket voor een resterende periode van drie jaar aan te passen, is dat met dit Besluit vier regels worden geschrapt. Deze vermindering van regeldruk maakt onderdeel uit van het schrappen van 500 regels met het oog op lastenverlichting voor het bedrijfsleven. Het schrappen van deze regels betekent voor de periode tot 2030 een lastenverlichting van circa € 300.000 voor de autosector.

2. Hoofdpijnen van het voorstel

Het belangrijkste onderdeel van deze wijziging van het Besluit is dat het format van het energie-etiket wordt aangepast zodat voor personenauto's die extern kunnen worden opgeladen het stroomverbruik kan worden vermeld. Het gaat hierbij zowel om volledig elektrische personenauto's als om plug-in hybride personenauto's die gedeeltelijk op stroom rijden. Met deze aanpassing worden kopers van nieuwe personenauto's geïnformeerd over het stroomverbruik van deze personenauto's. Het energie-etiket voorziet er nu in dat voor elektrische personenauto's het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot kunnen worden vermeld. Voor elektrische personenauto's zijn beide waarden echter nul. Voor plug-in hybride personenauto's kunnen op het huidige energie-etiket wel het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot worden vermeld, maar niet het stroomverbruik. Voor plug-in hybride personenauto's vormt het stroomverbruik echter ook een belangrijk onderdeel van het energieverbruik zoals opgegeven door de fabrikant. Dit geldt met name voor plug-in hybride personenauto's met een naar verhouding grote batterij en dus grote elektrische actieradius.

Zoals al in paragraaf 1 toegelicht, bevat deze wijziging van het Besluit geen nieuwe nationale verplichting om een nieuwe elektrische personenauto van een energie-etiket te voorzien. Op grond van de Europese regelgeving moeten elektrische personenauto's namelijk al van een

energie-etiket worden voorzien. Bij de introductie van het energie-etiket in 2001 was het energie-etiket alleen bedoeld voor personenauto's met een verbrandingsmotor. Dit kwam voort uit de definitie van «personenauto» uit Richtlijn 1999/94, waarin was bepaald dat het energie-etiket alleen van toepassing was voor personenauto's die onder de Richtlijn 80/1268/EEG⁴ voor meting van het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot vielen. Inmiddels is deze richtlijn opgevolgd door verordening (EU) 2017/1151⁵ over de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies. Deze verordening bevat ook bepalingen over meting van het stroomverbruik van elektrische personenauto's.

Verlaging regeldruk

Naast vermelding van het stroomverbruik worden met deze wijziging van het Besluit vier bepalingen met betrekking tot het energie-etiket voor nieuwe personenauto's geschrapt. Het gaat hierbij om twee bepalingen met betrekking tot de procedure voor het samenstellen van de brandstofverbruiksgids, één bepaling met betrekking tot verruiming van de geldigheidstermijn van het energie-etiket en één bepaling met betrekking tot de overgang naar een online brandstofverbruiksgids. De procedure voor het samenstellen van het brandstofverbruiksboekje wordt vereenvoudigd door de brandstofverbruiksgids in het vervolg te baseren op Certificaten van Overeenstemming (CvO's). Sinds 2020 neemt de autobranche voor het produceren van energie-etiketten de benaming van modellen nieuwe personenauto's en de waarden voor het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot al direct over van het CvO. Deze werkwijze gaat nu door de RDW ook voor het samenstellen van de brandstofverbruiksgids worden toegepast.

Met deze aanpassing kunnen twee bepalingen ten aanzien van de uitwisseling van gegevens tussen de RDW en de leveranciers van modellen nieuwe personenauto's voor het samenstellen van het boekje komen te vervallen. Een bepaling gaat over de jaarlijkse groepering van varianten of uitvoeringen van een merk tot modellen nieuwe personenauto's en één bepaling over de tussentijdse aanpassing van deze groepering. Voor de poster en het display kunnen leveranciers gebruik blijven maken van de mogelijkheid tot groepering. Hierdoor hebben leveranciers de mogelijkheid om de omvang van de poster beperkt te houden. De nieuwe werkwijze brengt met zich mee dat de gids ten minste tweemaal per jaar door de RDW wordt samengesteld. In de richtlijn is bepaald dat dan alle modellen nieuwe personenauto's in de gids moeten worden opgenomen, die verkrijgbaar zijn op de dag dat deze wordt bijgewerkt.

De derde bepaling betreft verruiming van de geldigheidstermijn van energie-etiketten van één kalenderjaar naar een periode van drie kalenderjaren. Sinds 2012 wordt de referentienorm voor bepaling van de energie-efficiëntieklassen tweejaarlijks aangescherpt. Met dit wijzigingsbesluit wordt de referentienorm elke 3 jaar geactualiseerd. De geldigheidstermijn van energie-etiketten wordt ook verruimd naar 3 jaar. Met deze

⁴ Richtlijn 80/1268/EEG van de Raad van 16 december 1980 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake het brandstofverbruik van motorvoertuigen (PB L 375).

⁵ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PbEU L 175).

verruiming behoeven energie-etiketten alleen te worden vervangen tijdens jaarovergangen waarbij de referentienorm voor het energie-etiket wordt aangescherpt. De vierde bepaling betreft de overgang naar een online brandstofverbruiksgids. De bepalingen ten aanzien van de distributie van de papieren brandstofverbruiksgidsen van de RDW naar de leveranciers en van de leveranciers naar de handelaren kunnen hiermee komen te vervallen.

3. Verhouding tot hoger recht

Het Besluit vormt de implementatie van de richtlijn. Deze richtlijn beoogt te verzekeren dat gegevens over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's, die in de EU voor verkoop of leasing worden aangeboden, voor consumenten beschikbaar worden gesteld, zodat deze met kennis van zaken een keuze kunnen maken. De richtlijn bevat minimumharmonisatie: zo wordt er in Bijlage I, II en III bij de Richtlijn vermeld waar lidstaten minimaal aan moeten voldoen bij het toezien op brandstofverbruiksetiketten, de verbruiksgids en het affiche. Dit geeft lidstaten de ruimte om nationaal meer eisen te stellen aan deze documenten. Bij de wijziging van dit Besluit wordt van deze ruimte gebruik van gemaakt.

Met de onderhavige wijziging worden technische voorschriften gesteld. De wijziging dient daarom op grond van de notificatierichtlijn aan de Europese Commissie gemeld te worden. Een ontwerp van dit wijzigingsbesluit is op 31 maart 2025 aan de Europese Commissie voorgelegd (notificatienummer 2025/0183/NL). Deze notificatie heeft niet geleid tot vragen of opmerkingen.

De wettelijke grondslag van het Besluit vormt artikel 2, derde lid, onder a, van de Wegenverkeerswet 1994. Dit artikel bepaalt dat de krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik.

Daarnaast is het op grond van artikel 34 van de Wegenverkeerswet 1994 verboden bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen voertuigen op de markt aan te bieden of in de handel te brengen zonder dat aan in de maatregel gestelde eisen wat betreft de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot wordt voldaan. Bij overtreding van deze verbodsbepaling kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op grond van artikel 174c van de Wegenverkeerswet 1994 een bestuurlijke boete opleggen. Parallel aan deze wijziging van het Besluit wordt de Wegenverkeerswet 1994 gewijzigd om deze verbodsbepaling in lijn te brengen met de verruiming van het soort consumenteninformatie dat op grond van het Besluit dient te worden opgenomen. Hiertoe wordt de in artikel 34 gebruikte terminologie van «brandstofverbruik» verbreed naar «energieverbruik».

Daarnaast zal ook de Regeling relatieve energiezuinigheid personenauto's 2027 (hierna: Regeling) worden vastgesteld en tegelijk met deze wijziging in werking treden. Hierin wordt de berekeningsmethode voor het bepalen van de energie-efficiëntieclassen van alle personenauto's aangepast en opnieuw geformuleerd. Met de vaststelling van de (nieuwe) Regeling wordt de Regeling relatieve zuinigheid personenauto's met de oude beschrijving van de rekenmethode voor de energie-efficiëntieklasse ingetrokken.

4. Gevolgen

Hieronder worden de financiële gevolgen toegelicht voor de uitvoering van het nieuwe energie-etiket en voor de andere werkwijze bij het verkrijgen van gegevens voor de brandstofverbruiksgids. Tot slot worden de financiële gevolgen geschetst van verlenging van de geldigheids-termijn van het energie-etiket.

Uitvoering nieuwe energie-etiket

De energie-etiketten worden door of namens de leveranciers via elektronische weg aan handelaren verstrekt. De richtlijn verplicht het energie-etiket voor alle nieuwe personenauto's, ook die geen CO₂-uitstoot en brandstofverbruik hebben. De leveranciers zullen eenmalig hun software voor het vervaardigen van energie-etiket moeten aanpassen voor het nieuwe informatieveld «stroomverbruik» op het energie-etiket.

Er zijn naar schatting 33 leveranciers (meestal importeurs) met in totaal ongeveer 1.800 verkooppunten voor ongeveer 70 automerken. Serviceprovider RDC (voorheen RAI Data Centrum) heeft mede namens RAI Vereniging een schatting gemaakt van de oorspronkelijke aanpassingskosten van de leveranciers. Het gaat hierbij om kosten voor het aanpassen van de software voor de berekeningsmethode voor het etiket en voor het printen van het energie-etiket. De kosten zijn ongeveer één derde lager in het geval de leverancier het etiketteringssysteem uitbesteedt aan een serviceprovider zoals RDC. Ook kunnen de kosten verschillen omdat deze hoger zijn voor leveranciers die nog niet hebben geïnvesteerd in het nieuwe energie-etiket. Afhankelijk van deze variabelen wordt deze eenmalige aanpassing van de software door de importsector geschat op ongeveer € 110.000 aan manuren (gerekend bij € 100 per uur) en aan servicekosten. Omdat begin 2026 is besloten om de berekeningsmethode voor benzine en diesel niet aan te passen en om geen plus-categorieën voor het A-label door te voeren, behoeft de software minder vergaand te worden aangepast. De eerdere inschatting van de kosten wordt hierdoor met € 10.000 naar beneden bijgesteld naar € 100.000.

De investeringen van eventuele (nieuwe) leveranciers die nog geen labelsysteem hebben omdat zij alleen emissieloze personenauto's verkopen, zijn niet meegenomen in deze kostenschatting. De labelplicht bestond al voorafgaande aan deze wijziging en er is dus geen nieuwe regeldruk.

Voor handelaren (dealers) zijn er geen extra kosten verbonden aan wijziging aan het format van het energie-etiket omdat in de praktijk de etiketten op nieuwe personenauto's in het verkooppunt elk jaar rond 1 januari worden vervangen.

Andere werkwijze gegevens brandstofverbruiksgids

Met deze wijziging gaat de RDW de brandstofverbruiksgids op de benamingen in het CvO baseren. Deze CvO-data is al bij de RDW aanwezig. De gegevensuitwisseling tussen de RDW en de leveranciers met betrekking tot de groepering van varianten of uitvoeringen van een merk tot modellen nieuwe personenauto's is niet meer nodig. De RDW schat deze besparing indicatief in op 300 manuren jaarlijks. Met een tarief van € 100 per uur komt dit neer op een lastenvermindering bij de RDW van € 30.000. Het laten opmaken van het (online) brandstofverbruiksboekje door een externe partij kost de RDW jaarlijks € 7.500.

Ook bij de leveranciers worden op dit punt lasten bespaard. De brandstofverbruiksgids bevat 1.800 dataregels van alle merken en modellen die erin vermeld staan. De jaarlijkse aanlevering kost naar schatting van serviceprovider RDC de leveranciers gezamenlijk een jaarlijkse inspanning van (gemiddeld 20 minuten per dataregel =) 600 manuur. Gerekend met een gemiddeld uurtarief van € 100 betekent dit een lastenvermindering van € 60.000 per jaar voor alle leveranciers die nu in de brandstofverbruiksgids staan. De totale jaarlijkse besparing door de andere werkwijze voor het boekje komt hiermee uit op ongeveer € 97.500.

Voor de RDW brengt de overgang naar de andere manier van samenstelling van de brandstofverbruiksgids een eenmalige kostenpost met zich mee. De RDW moet hiervoor een nieuwe applicatie bouwen, hetgeen naar verwachting 300 tot 500 uur vraagt. Gerekend met een uurtarief van € 100, komen de kosten hiervan uit op € 30.000 tot € 50.000. Het tweemaal per jaar uitbrengen van een online overzicht met de energie-etiketten van op de markt verkrijgbare modellen nieuwe personenauto's kan dan vrijwel geheel geautomatiseerd worden gedaan, waardoor dit voor de RDW nauwelijks kosten met zich meebrengt.

Verlengen geldigheidstermijn van het energie-etiket

Met dit wijzigingsbesluit wordt de geldigheidstermijn van het energie-etiket verlengd van één naar drie jaar. Dit brengt een vermindering van de lastendruk met zich mee omdat slechts éénmaal per drie jaar tijdens de jaarwisseling de energie-etiketten op tentoongestelde nieuwe personenauto's behoeven te worden vervangen. Uitgaande van 1.800 verkooppunten, gemiddeld zes tentoongestelde nieuwe personenauto's per verkooppunt, gemiddeld tien minuten benodigde tijd voor het bestellen en vervangen van een energie-etiket en een tarief van € 60 per uur brengt één keer geen etiketten vervangen een kostenbesparing van $1.800 \times 6 \times 10 = € 108.000$ met zich mee.

Uitgaande van een resterende levensduur van het nationale energie-etiket voor nieuwe personenauto's van 3 jaar (periode 2027 tot en met 2029) komt de vermindering van de lastendruk voor de autosector hiermee uit op $3 \times € 60.000$ voor het samenstellen van de gids + $2 \times € 108.000$ voor het niet behoeven te vervangen van het etiket tijdens de jaarwisseling. Er is € 100.000 aan kosten voor aanpassing van de software voor het etiket. De totale vermindering van de lastendruk voor het bedrijfsleven komt hiermee uit op ongeveer € 300.000.

Tijdens de vormgeving van deze wijzigingen zijn zowel de autobranche (BOVAG, RAI Vereniging en VNA) als consumentenvertegenwoordigers (ANWB en Consumentenbond) betrokken geweest. Partijen steunden aanvankelijk het voorstel. Met Europese harmonisatie van het autolabel in het vooruitzicht gaven deze partijen evenwel aan er voorstander van te zijn om het etiket niet meer aan te passen.

5. Uitvoering, toezicht en handhaving

De RDW heeft in kaart gebracht waar de voorgenomen wijzigingen de werkzaamheden van de RDW raken. De wijzigingen in de systemen en processen passen binnen de bestaande organisatiestructuur van de RDW en vergen alleen een inspanning voor de verwerking van nieuwe of gewijzigde data. Derhalve ziet de RDW geen problemen voor wat betreft de implementatie van de beoogde wijzigingen.

De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) heeft een toets uitgevoerd met betrekking tot Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheid (HUF). De ILT controleert de energie-etiketten steekproefsgewijs aan de hand van het CvO. Onderhavige wijzigingen hebben geen gevolgen voor deze controle op de naleving van het Besluit zoals dat komt te luiden. Wat betreft de uitvoerbaarheid is de verwachting is dat er geen extra fte is benodigd en dat kan worden volstaan met de huidige bezetting voor energie-etiketten. Er is geen sprake van zodanige nieuwe wet- en regelgeving waarvoor een controle voor wat betreft fraudebestendigheid nodig is.

6. Advies en consultatie

Adviescollege Toetsing Regeldruk

Op 13 december 2024 is onderhavig wijzigingsbesluit voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Internetconsultatie

In de periode van 19 december 2024 tot en met 24 januari 2025 zijn 11 reacties ontvangen op de wijzigingsvoorstellen. De reacties op deze internetconsultatie geven aan dat het doel van deze wijziging wordt gesteund en dat de invoering niet tot bezwaren zal leiden. Het sentiment van de reacties is overwegend positief. Er is geen aanleiding gevonden om de wijzigingsvoorstellen inhoudelijk of tekstueel aan te passen.

De reacties zijn geclusterd in vier hoofdthema's.

In het hoofdthema Aanvullingen en verbeteringen is gewezen op de noodzaak om de consument op het etiket expliciet te informeren over het feit dat de meest energiezuinige personenauto een klasse A+++ aanduiding krijgt. Om meer in lijn te zijn met de voorgestelde regelgeving voor het Europese autolabel is begin 2026 evenwel besloten om af te zien van het vermelden van A-plus categorieën op het energie-etiket. Verder zijn er tijdens de internetconsultatie voorstellen gedaan voor een verbreding van de etikettering, zoals naar bestelwagens en gebruikte personenauto's. Dit is niet aangepast omdat dit een grote uitbreiding van het toepassingsbereik van de regelgeving zou betekenen.

In het hoofdthema Milieutechnische aspecten zijn er milieutechnische aspecten aangekaart zoals dat feitelijk reis- en rijgedrag van de bestuurder uiteindelijk bepaalt wat een personenauto aan energie verbruikt. Het energie-etiket beperkt zich echter tot het verbruik van de personenauto volgens de fabrieksopgave. Bovendien wordt op het energie-etiket vermeld dat naast de brandstofefficiëntie van een personenauto ook het rijgedrag en andere, niet-technische factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van een personenauto zijn.

In het hoofdthema Definities is er o.a. gewezen op vermeende inconsistentie van de term «stroomverbruik» waar de autofabrikant werkt met de term «Elektriciteitsverbruik» en de RDW met «Elektrisch verbruik». Hiervoor is gekozen omdat «stroomverbruik» een gangbaar begrip is – ook voor andere energiezuinige producten.

In het hoofdthema Randvoorwaarden zijn vragen gesteld over de historische data van energie-etiketten die de RDW onverplicht verstrekt op haar website en heeft de autobranche gevraagd om minimaal zes maanden aanpassingstijd tussen de ingangsdatum van de wijzigingen en de publicatie in het Staatsblad en de Staatscourant. De datum van inwerking van deze wijziging zal met de partijen die een rol spelen in de uitvoering van het energie-etiket worden afgestemd.

Voor een verdere reflectie op de ingediende reacties wordt verwezen naar het volledige verslag van de consultatie.⁶

Voorhang

Het ontwerp van dit wijzigingsbesluit is bij brief van 18 april 2025 voorgehangen bij de Tweede en Eerste Kamer.⁷ De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer hebben in een schriftelijke ronde een aantal vragen gesteld. De vragen hadden betrekking op de Nederlandse inzet bij de mogelijke herziening van de richtlijn (die op grond van latere informatie eind 2025, zal worden vervangen door een verordening, zie paragraaf 1), bidirectioneel laden, handhaving van het Besluit, de datum van inwerkingtreding, mogelijke uitbreiding van het energie-etiket naar bestelauto's en gebruikte personenauto's, de kosten van het herziene energie-etiket voor leveranciers en een opmerking over de nationale kop. Op deze vragen is bij brief van 27 juni 2025 geantwoord.⁸ In antwoord daarop is aangegeven wat de Nederlandse inzet is voor de herziening van de richtlijn, in lijn met het aangepaste Besluit. Ten aanzien van de handhaving is ingegaan op de positieve beoordeling van de handhaving door de ILT en RDW. Daarnaast is aangegeven waarom ervoor geen uitbreiding volgt naar bestelauto's en gebruikte personenauto's gelet op de grote uitbreiding die dit zou betekenen en de toename van de kosten en regeldruk. De kosten voor leveranciers van herziening van het energie-etiket zijn beperkt. Ten aanzien van de nationale kop is uitgelegd dat de wijziging een lastenluwe beperkte aanvulling betreft die steun heeft van de relevante stakeholders.

7. Inwerkingtreding

Dit wijzigingsbesluit treedt in werking op 1 januari 2027. Inwerkingtreding per 1 januari van enig jaar is gewenst in verband met het plaatsen van de energie-etiketten in de showroom. Daarmee wordt aangesloten bij de vaste verandermomenten voor regelgeving en de vaste invoeringstermijn tussen publicatie van dit wijzigingsbesluit en de inwerkingtreding.

Artikelsgewijze toelichting

Onderdeel A (artikel 1)

Gelet op het aantal wijzigingen in dit artikel, is de begripsbepaling opnieuw vastgesteld.

De meeste wijzigingen in artikel 1 hebben betrekking op verwijzingen naar Europese richtlijnen en verordeningen die zijn ingetrokken en zijn vervangen door nieuwe richtlijnen en verordeningen.

De begrippen *relatieve energiezuinigheid*, *referentiewaarde* en *regressieformules en energie-efficiëntieklasse* zijn overgebracht naar de Regeling, nu deze nieuwe regeling ook een begripsbepaling bevat en deze begrippen daar voorkomen en niet in het lichaam van het Besluit. Deze begrippen zijn essentieel voor een goed begrip van de Regeling en zijn daar dus beter op hun plaats. In het begrip *informatie omtrent het energieverbruik* vervalt de verwijzing naar de relatieve energiezuinigheid. Dit betreft namelijk een correctie van een foutieve benoeming die bij dit begrip eigenlijk geen rol speelt.

⁶ https://www.internetconsultatie.nl/herziening_energielabel_personenauto/b1.

⁷ *Kamerstukken II*, 2024/25, 31 209 nr. 263.

⁸ *Kamerstukken II*, 2024/25, 31 209 nr. 264.

Onderdeel B (artikel 2)

In artikel 2, tweede lid, wordt de geldigheidstermijn van het energie-etiket verruimd van één kalenderjaar naar een periode van drie kalenderjaren. Sinds 2012 wordt de referentienorm voor het energie-etiket een keer per twee jaar aangescherpt. Met dit wijzigingsbesluit wordt dit verruimd naar een keer per drie jaar. De geldigheidstermijn van energie-etiketten was oorspronkelijk één jaar, maar wordt nu gelijkgetrokken naar ook drie jaar. In artikel 2 komen verder de bepalingen te vervallen dat de leverancier ervoor zorgdraagt dat de handelaren, aan wie hij nieuwe personenauto's levert, over voldoende voor het desbetreffende kalenderjaar geldende brandstofverbruiksgidsen beschikken (tweede lid) en dat de leverancier de gidsen kosteloos aan de handelaren ter beschikking stelt (vierde lid).

Onderdeel C (artikel 3)

De nieuwe werkwijze voor het samenstellen van de brandstofverbruiksgids op basis van CvO's brengt met zich mee dat de gids ten minste tweemaal per jaar door de RDW gaat worden samengesteld (eerste lid). Alle modellen nieuwe personenauto's die verkrijgbaar zijn en waarvan bij de RDW dus een CvO beschikbaar is, moeten in de gids worden opgenomen. De RDW maakt de online brandstofverbruiksgids via internet kosteloos verkrijgbaar (derde lid). Doordat deze informatie via internet beschikbaar is, kan de consument op het verkooppunt indien dat gewenst is, gratis toegang tot deze informatie krijgen.

Onderdeel D (artikel 5)

De wijziging in artikel 5 komt voort uit een vernummering van de leden in artikel 2.

Onderdeel E (artikel 7)

Artikel 7 komt geheel te vervallen. Met de gewijzigde aanpak voor het samenstellen van de brandstofverbruiksgids hoeft de jaarlijkse (eerste lid) en tussentijdse (tweede en derde lid) uitwisseling van gegevens tussen de RDW en de leveranciers met betrekking tot de groepering van varianten of uitvoeringen tot modellen nieuwe personenauto's niet langer plaats te vinden.

Onderdeel F (artikel 8)

In artikel 8, eerste lid, is nu meer generiek verwezen naar de constanten en waarde van de berekeningsmethode voor de energie-efficiëntieklasse, in plaats van naar specifieke onderdelen van deze berekeningsmethode, die in de Regeling zijn uitgewerkt.

In artikel 8, tweede lid, is bepaald dat de geldigheidstermijn van de constanten en waarde drie jaar is volgend op het jaar waarin ze zijn vastgesteld en dat bij ministeriële regeling hiervan kan worden afgeweken. Dit kan bijvoorbeeld nodig zijn om de constanten en waarde voor de periode 2027 tot en met 2029 langer te laten gelden omdat een Europees geharmoniseerd autolabel later dan 1 januari 2030 wordt ingevoerd.

In artikel 8, derde lid, is bepaald dat de RDW de constanten en waarde elke drie jaar tijdig bekend gemaakt in de Staatscourant. Ter indicatie is «tijdig» medio van het betreffende jaar. Dit derde lid komt in de plaats van het oude tweede lid waarin werd bepaald dat de RDW dit elke twee jaar vóór 1 maart deed. Om enige flexibiliteit richting de RDW te bieden wordt in het nieuwe derde lid geen exacte datum meer genoemd. Hier speelt

ook dat de autobranche deze gegevens niet meer nodig heeft voor het samenstellen van het brandstofverbruiksboekje.

Onderdeel G, H en I (wijziging Bijlagen)

Met de wijziging van de bijlagen is het nieuwe format voor het energie-etiket opgenomen. Daarop wordt nu naast het brandstofverbruik ook het stroomverbruik vermeld. Verder moeten op het etiket nu de kalenderjaren worden vermeld waarvoor het etiket geldig is.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram