

Vergaderjaar 2024–2025

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 264

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 27 juni 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 18 april 2025 inzake de Ontwerp-wijziging van het Besluit etikettering personenauto's (Kamerstuk 31 209, nr. 263).

De vragen en opmerkingen zijn op 16 mei 2025 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 27 juni 2025 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de ontwerpwijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personen-auto's (hierna: het ontwerpbesluit) en hebben geen verdere vragen of opmerkingen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Zij hebben hierover nog enkele opmerkingen en vragen aan de Staatssecretaris van IenW.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit en hebben enkele vragen.

VVD-fractie

Hoofdpijnen van de Ontwerpwijziging van het Besluit

De leden van de VVD-fractie merken op dat de Europese richtlijn waar de energielabels op zijn gebaseerd, binnenkort wordt herzien. Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat wat nu met het Besluit wordt geregeld een plek krijgt in de herziening? De Europese richtlijn schrijft voor dat fysieke boekjes en een poster in de showroom getoond moeten worden. Deze leden zijn van mening dat verplichtingen voor geprinte materialen niet van deze tijd zijn, zeker vanwege het dynamische karakter van de labelindeling. Dit zorgt voor onnodige administratieve last, terwijl online oplossingen effectiever zijn. Gaat de Staatssecretaris zich hiervoor inzetten op Europees niveau?

Artikel 7

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat auto's die bidirectioneel kunnen laden, een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van de netcongestieproblematiek. Deze auto's kunnen stroom opslaan als er overproductie is van duurzame energie en dit terugleveren aan het net als sprake is van een vraagpiek. Op welke wijze kunnen bidirectionele voertuigen in de etikettering een plek krijgen? Wordt daarbij rekening gehouden met de teruggeleverde stroom en wordt hierbij een negatieve CO₂-uitstoot gehanteerd?

D66-fractie

Certificaat van Overeenkomst en handhaving

De leden van de D66-fractie lezen in de nota van toelichting van het ontwerpbesluit dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de energielabels zal controleren aan de hand van het Certificaat van Overeenstemming (CvO). Echter geeft de ILT aan dat dit in praktijk niet mogelijk is bij nieuwe auto's, gezien de afwezigheid van een CvO bij auto's zonder kenteken (vóór de verkoop). Deze leden vragen de Staatssecretaris hoe de energielabels van nieuwe auto's gecontroleerd zullen worden en of de afwezigheid van het CvO een belemmering zal vormen bij de handhaving van dit ontwerpbesluit.

Tijdstip van in werking treden

De leden van de D66-fractie vragen, gezien het feit dat de etiketten jaarlijks in januari vervangen worden, om het ontwerpbesluit in werking te laten treden vanaf 1 januari 2026 om handelaren kosten te besparen bij het plaatsen van de labels.

Toepassingsbereik

De leden van de D66-fractie lezen dat het uitbreiden van de etikettering naar onder andere bestelwagens en gebruikte personenwagens een te grote uitbreiding is voor deze regeling. Deze leden vragen de Staatssecretaris welke aanpassingen er nodig zouden zijn om deze uitbreiding wel plaats te laten vinden en waarom dat in dit ontwerpbesluit niet mogelijk is.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie merken op dat de voorgestelde wijzigingen zorgen voor hoge eenmalige kosten die de leveranciers moeten maken. Dit wordt geschat op ongeveer € 110.000. Deze leden zijn benieuwd of en hoeveel leveranciers hebben aangegeven hierdoor in moeilijkheden te komen.

De leden van de BBB-fractie hebben ook een vraag over de uitvoerbaarheid van de wijzigingen voor de RDW. De RDW moet zijn systemen aanpassen. Geschat wordt dat dit ongeveer 2.000 manuren vergt. De RDW zelf heeft in april van dit jaar aangegeven voorlopig vast te houden aan de huidige methoden vanwege de hoge investeringen.

De leden van de BBB-fractie vragen waarom de wijzigingen doorgang moeten krijgen als zowel leveranciers als de RDW aangeven dat de initiële kosten te hoog zijn.

De leden van de BBB-fractie merken op dat de onderliggende EU-richtlijn (EU-richtlijn 1999/94/EG) lidstaten verplicht om energielabels te gebruiken voor nieuwe personenauto's met daarop het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot. Deze leden willen de Staatssecretaris erop wijzen dat een toevoeging van het stroomverbruik daarmee een Nederlandse kop op Europees beleid is, wat tegen het regeerprogramma (bijlage bij Kamerstuk 36 471, nr. 96) ingaat.

II Reactie van de bewindspersoon

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.

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

verkopten 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.

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.