



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 16 juni 2026, nr. IENW/BSK-2026/97745, houdende regels voor de bepaling van de energie-efficiëntieklasse en voor de vaststelling van de constanten en waarde bij de berekening van de relatieve energiezuinigheid van personenauto's (Regeling relatieve energiezuinigheid personenauto's 2027) [Keten-ID WGK026753]

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikelen 6a en 8, eerste lid, van het Besluit etikettering energieverbruik personenauto's;

Besluit:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

besluit: Besluit etikettering energieverbruik personenauto's;

referentienorm: maatstaf voor het beoordelen van de relatieve energiezuinigheid van nieuwe personenauto's;

referentiewaarde: waarde van de referentienorm voor het bepalen van de relatieve energiezuinigheid van nieuwe personenauto's die afhankelijk is van de voertuiggrootte;

relatieve energiezuinigheid: mate waarin een nieuwe personenauto meer of minder energie verbruikt dan de referentiewaarde voor het energieverbruik van de betreffende nieuwe personenauto;

energie-efficiëntieklasse: aanduiding in de klasse A tot en met G waarmee de relatieve energiezuinigheid van een nieuwe personenauto wordt aangegeven;

vergelijkingswaarde voor het energieverbruik: waarde van het energieverbruik die wordt gebruikt voor het vaststellen van de referentienorm voor het vergelijken van de energiezuinigheid van nieuwe personenauto's;

regressieformule gemiddelde lengte: door middel van de kleinste-kwadraten-methode afgeleide tweedegraadspolynoom voor de gemiddelde lengte van een nieuwe personenauto afhankelijk van de breedte, die nodig is voor de berekening van de relatieve energiezuinigheid van die personenauto;

regressieformule gemiddeld energieverbruik: door middel van de kleinste-kwadraten-methode afgeleide tweedegraadspolynoom voor het gemiddeld energieverbruik van een nieuwe personenauto afhankelijk van de voertuiggrootte, die nodig is voor de berekening van de relatieve energiezuinigheid van die personenauto.

Artikel 2

1. De energie-efficiëntieklasse van een nieuw model personenauto wordt bepaald aan de hand van de relatieve energiezuinigheid van de personenauto volgens de volgende tabel:

Energie-efficiëntieklasse	Relatieve energiezuinigheid [%]
A	relatieve energiezuinigheid < -15%
B	-15% <= relatieve energiezuinigheid < -5%
C	-5% <= relatieve energiezuinigheid < 5%
D	5% <= relatieve energiezuinigheid < 15%
E	15% <= relatieve energiezuinigheid < 25%
F	25% <= relatieve energiezuinigheid < 35%
G	35% <= relatieve energiezuinigheid

2. Bij de vaststelling van de energie-efficiëntieklasse wordt de relatieve energiezuinigheid uitgedrukt als een percentage en niet afgerond, waarbij geldt dat wanneer verscheidene varianten of uitvoeringen onder één model personenauto zijn gegroepeerd, de op te geven energie-efficiëntieklasse van het model wordt gebaseerd op de minst zuinige variant of uitvoering van een personenauto binnen die groep.
3. De relatieve energiezuinigheid wordt berekend volgens de volgende zes stappen a tot en met f:
 - a. berekening van de gemiddelde lengte met behulp van de regressieformule gemiddelde lengte;

- $lengte_{gem.} = C_{1, lengte} + C_{2, lengte} \times breedte + C_{3, lengte} \times [breedte]^2$;
- b. berekening van de gecorrigeerde lengte x breedte:
 $(lengte \times breedte)_{cor.} = [0,7 \times lengte + 0,3 \times lengte_{gem.}] \times breedte$;
- c. als constante $C_{3, verbruik}$ een positieve waarde heeft, controle van het toepassingsgebied van de regressieformule gemiddeld energieverbruik:
als: $(lengte \times breedte)_{cor.} < -0,5 \times C_{2, verbruik} / C_{3, verbruik}$;
dan: $(lengte \times breedte)_{cor.} = -0,5 \times C_{2, verbruik} / C_{3, verbruik}$;
- d. berekening van het relatieve deel van de referentiewaarde met behulp van de regressieformule gemiddeld energieverbruik:
 $verbruik_{relatief\ gem.} = C_{1, verbruik} + C_{2, verbruik} \times [(lengte \times breedte)_{cor.}] + C_{3, verbruik} \times [(lengte \times breedte)_{cor.}]^2$;
- e. berekening van de referentiewaarde:
referentiewaarde = $0,75 \times verbruik_{relatief\ gem.} + 0,25 \times verbruik_{totaal\ gem.}$;
- f. berekening van de relatieve energiezuinigheid:
relatieve energiezuinigheid = $[CO_2\text{-uitstoot} + 5 \times stroomverbruik + 100 \times waterstofverbruik - \text{referentiewaarde}] / \text{referentiewaarde} \times 100\%$;
4. Voor het bepalen van de energie-efficiëntieklasse voor personenauto's waarvoor de test, bedoeld in Verordening (EU) 2017/1151, met LPG, aardgas of E-85 als brandstof is uitgevoerd, wordt de CO_2 -uitstoot van de personenauto met respectievelijk LPG, aardgas en E-85 als brandstof gehanteerd.
5. Personenauto's met een achteraf ingebouwde LPG- of aardgasinstallatie die de test van Verordening (EU) 2017/1151 met benzine als brandstof hebben ondergaan, worden beschouwd als personenauto's met benzine als brandstof.
6. De in te vullen gegevens worden als volgt overgenomen van het certificaat van overeenstemming behorende bij het betreffende voertuig:
- lengte: punt 6 van het certificaat van overeenstemming;
 - breedte: punt 7 van het certificaat van overeenstemming;
 - stroomverbruik: punt 49 van het certificaat van overeenstemming;
 - CO_2 -uitstoot: punt 49 van het certificaat van overeenstemming;
 - waterstofverbruik: punt 49 van het certificaat van overeenstemming.
7. De waarden, bedoeld in het zesde lid, worden als volgt ingevuld:
- de lengte en de breedte in meters, met een nauwkeurigheid van drie cijfers achter de komma;
 - het stroomverbruik in kWh/100 km, met een nauwkeurigheid van een cijfer achter de komma;
 - de CO_2 -uitstoot in gram/km, afgerond op het dichtstbijzijnde gehele cijfer;
 - het waterstofverbruik in kilogram per 100 km, met een nauwkeurigheid van twee cijfers achter de komma.

Artikel 3

1. De constanten en waarde, bedoeld in artikel 8, eerste lid, van het besluit, betreffen de volgende gegevens:
- de constanten $C_{1, lengte}$, $C_{2, lengte}$ en $C_{3, lengte}$ van de regressieformule gemiddelde lengte voor berekening van de gemiddelde lengte, bedoeld in artikel 2, derde lid, onder a;
 - de constanten $C_{1, verbruik}$, $C_{2, verbruik}$ en $C_{3, verbruik}$ van de regressieformule gemiddeld energieverbruik, voor berekening van het relatieve deel van de referentiewaarde, bedoeld in artikel 2, derde lid, onder d;
 - de waarde $verbruik_{totaal\ gem.}$ voor het totaal gemiddelde verbruik, zijnde het absolute deel van de referentiewaarde, bedoeld in artikel 2, derde lid, onder e.
2. De constanten en waarde, bedoeld in het eerste lid, worden berekend op basis van de gegevens van nieuwe personenauto's die zijn verkocht in de drie kalenderjaren voorafgaand aan het jaar waarin de constanten en waarden worden vastgesteld, waarbij geldt dat bij die berekening de modellen met een lengte x breedte groter dan 11 m^2 buiten beschouwing worden gelaten.
3. De constanten $C_{1, lengte}$, $C_{2, lengte}$ en $C_{3, lengte}$ van de regressieformule gemiddelde lengte, bedoeld in het eerste lid, onder a, worden berekend met behulp van de kleinste-kwadraten-methode op basis van de lengte, de breedte en de aantallen verkochte nieuwe personenauto's.
4. De constanten $C_{1, verbruik}$, $C_{2, verbruik}$ en $C_{3, verbruik}$ van de regressieformule gemiddeld energieverbruik, bedoeld in het eerste lid, onder b, worden berekend met behulp van de kleinste-kwadraten-methode op basis van de vergelijkingswaarden voor het energieverbruik en de aantallen verkochte nieuwe personenauto's, waarbij de vergelijkingswaarde als volgt wordt berekend:



- a. voor elektrische personenauto's:
vergelijkingswaarde = 5 x stroomverbruik in [kWh/100 km];
 - b. voor benzineauto's en dieselauto's:
vergelijkingswaarde = CO₂-uitstoot in [g/km];
 - c. voor plug-in hybride personenauto's:
vergelijkingswaarde = 5 x stroomverbruik in [kWh/100 km] + CO₂-uitstoot in [g/km];
 - d. voor waterstof personenauto's:
vergelijkingswaarde = 100 x waterstofverbruik in [kg/100 km].
5. Voor respectievelijk elektrische personenauto's, personenauto's met benzine of diesel als brandstof, plug-in hybride personenauto's en indien mogelijk waterstof personenauto's worden aparte regressieformules gemiddeld energieverbruik afgeleid, waarna de regressieformule gemiddeld energieverbruik wordt gevonden als het naar verkoopaantallen gewogen gemiddelde van de regressielijnen voor voornoemde categorieën personenauto's afzonderlijk.
6. De waarde verbruik_{totaal gem.} voor het totaal gemiddeld energieverbruik, bedoeld in het eerste lid, onder c, wordt gevonden als het gemiddelde van de vergelijkingswaarden voor het energieverbruik, bedoeld in het vierde lid, van alle verkochte nieuwe personenauto's.

Artikel 4

De Regeling relatieve energiezuinigheid personenauto's wordt als volgt gewijzigd:

Aan artikel 2 wordt een vijfde lid toegevoegd, luidende:

5. In afwijking van het derde lid worden de constanten en gemiddelde CO₂-waarde voor 2026 voor personenauto's met diesel als brandstof berekend op basis van de gegevens en aantallen nieuwe personenauto's, die zijn verkocht in de kalenderjaren 2021 en 2022.

Artikel 5

De Regeling relatieve zuinigheid personenauto's wordt ingetrokken.

Artikel 6

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2027, met uitzondering van artikel 4 dat in werking treedt met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en terugwerkt tot en met 1 januari 2025.

Artikel 7

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling relatieve energiezuinigheid personenauto's 2027.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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



TOELICHTING

Algemene toelichting

1. Inleiding

Op grond van richtlijn 1999/94/EG¹ moeten in een showroom tentoongestelde nieuwe personenauto's van een energielabel worden voorzien. Dit is geïmplementeerd in het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's (hierna: het besluit). Op het energielabel voor personenauto's worden de waarden voor het officiële brandstofverbruik en de officiële CO₂-uitstoot vermeld. Verder wordt op het label de energie-efficiëntieklasse van een personenauto aangegeven. Dit wordt gedaan door middel van een gekleurde pijl van A (groen) voor zuinig tot en met G (rood) voor onzuinig.

De rekenmethode voor de energie-efficiëntieklasse wordt vastgelegd bij ministeriële regeling. Om het energielabel geschikt te maken voor elektrische en plug-in hybride personenauto's moet de rekenmethode worden aangepast. Omdat het hierbij om een groot aantal wijzigingen gaat, wordt de regeling opnieuw vastgesteld met als nieuwe titel de Regeling relatieve energiezuinigheid personenauto's 2027 (hierna: de regeling). De uitgebreide toelichting bij deze nieuwe vaststelling is voor een deel benut om de aanpak met betrekking tot de oorspronkelijke rekenmethode voor het energielabel uiteen te zetten. Verder wordt met deze regelgeving voor 2026 een aanpassing van de constanten van dieselpersonenauto's geregeld.

In het Industrieel actieplan voor de Europese autosector² wordt door de Europese Commissie een herziening van de richtlijn voor etikettering van personenauto's aangekondigd. Aansluitend hierop heeft de Europese Commissie op 15 december 2025 een voorstel uitgebracht tot Europese harmonisatie van een energielabel voor nieuwe personenauto's en tot uitbreiding van de reikwijdte van het autolabel 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 personenauto's komt te vervallen. Naar verwachting gaat het Europese autolabel, twee jaar na publicatie van een nieuwe Europese verordening, niet eerder dan in 2030 in.

Naar aanleiding van dit Europese voorstel voor harmonisatie is de nationale aanpassing van het energielabel voor personenauto's om het geschikt te maken elektrische personenauto's begin 2026 heroverwogen. Op grond hiervan wordt een aantal voorgenomen aanpassingen met betrekking tot het energielabel niet doorgevoerd. Het gaat hierbij om de introductie van drie plus-categorieën voor het A-label en een verschuiving van de energielabelgrenzen met 5%. Gezien het Europese voorstel geen A-plus categorieën omvat, zou introductie hiervan voor een periode van 3 jaar mogelijk als verwarrend kunnen worden ervaren. Wijzigingen die met deze regeling wel worden doorgevoerd zijn het meenemen van het stroomverbruik en het waterstofverbruik en het toepassen van één gemeenschappelijke referentienorm voor de vaststelling van het energielabel. Zie voor verdere toelichting de nota van toelichting bij het 'Besluit tot wijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's in verband met het toevoegen van stroomverbruik aan het label en enkele andere wijzigingen', (hierna: het wijzigingsbesluit).

Zoals hierboven aangegeven wordt met deze regeling het energielabel van elektrische personenauto's en waterstof personenauto's gebaseerd op het stroomverbruik dan wel het waterstofverbruik. Bij de oorspronkelijke rekenmethode voor bepaling van de energie-efficiëntieklasse werd aan elektrische en waterstof personenauto's altijd automatisch het A-label toegekend. Maar ook met deze regeling blijven elektrische personenauto's vrijwel allemaal een A-label behouden. Bij plug-in hybride personenauto's gaat het energielabel zowel op het brandstofverbruik als op het stroomverbruik worden gebaseerd. Het label van plug-in hybride personenauto's verschuift hierdoor van een A-label naar overwegend een B-, C-, D- of E-label. Met deze verschuiving wordt aan deze personenauto's in relatie tot elektrische personenauto's en benzine- en dieselpersonenauto's een reëler energielabel toegekend.

Tot slot wordt met deze regeling een reparatie doorgevoerd met betrekking tot de berekening van het energielabel voor dieselpersonenauto's in 2026. Daartoe wordt met terugwerkende kracht bepaald dat de constanten en gemiddelde CO₂-waarde voor dieselpersonenauto's in 2026 gelijk zijn aan de constanten en waarde die hiervoor in 2024 en 2025 worden gebruikt. Deze reparatie is noodzakelijk

¹ 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, L 12)

² 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.



omdat de CO₂-referentienorm voor 2026 voor diesel is 'omgeklapt' van een dalparabool naar een bergparabool. De controle van het toepassingsgebied van de referentienorm verloopt hierdoor foutief. Om dit in de toekomst goed te laten gaan, wordt met deze regeling de controle van het toepassingsgebied alleen nog gedaan als sprake is van een dalparabool.

2. Hoofdlijnen van het voorstel

In de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 22 maart 2022 over de Kabinetsaanpak Klimaatbeleid – Mobiliteitsbeleid³ is reeds melding gemaakt van aanpassing van het energielabel voor emissieloze personenauto's. Deze wijziging houdt in de eerste plaats in dat voor emissieloze personenauto's en plug-in hybride personenauto's het stroomverbruik op het energielabel wordt vermeld. Daarnaast wordt geregeld dat bij emissieloze personenauto's en plug-in personenauto's het energielabel (mede) aan de hand van het stroomverbruik gaat worden bepaald. Tot slot wordt geregeld dat het energieverbruik van conventionele benzine- of dieselpersonenauto's en van elektrische- en waterstof personenauto's op basis van één gemeenschappelijke referentienorm met elkaar wordt vergeleken.

Vergelijkingswaarde voor het energieverbruik

De onderlinge vergelijking van het energieverbruik van brandstof- en elektrische auto's wordt gedaan aan de hand van de 'vergelijkingswaarde voor het energieverbruik'. Voor brandstofauto's is deze waarde gelijk aan de CO₂-uitstoot. Voor batterij-elektrische personenauto's wordt deze waarde gerelateerd aan het stroomverbruik. De omrekenfactor van stroomverbruik naar CO₂-uitstoot wordt zodanig gekozen dat de beoordeling van conventionele (hybride) personenauto's en van plug-in hybride personenauto's binnen het energielabelbereik van B tot en met het G valt en dat elektrische personenauto's (vrijwel allemaal) een A-label krijgen. Proefondervindelijk is gebleken dat een omrekenfactor van 5 aan deze eisen voldoet. Met de factor 5 wordt aan een batterij-elektrische personenauto met een stroomverbruik van bijvoorbeeld 28 kWh/100 km dezelfde zuinigheidsbeoordeling toegekend als aan een benzine- of dieselpersonenauto met een CO₂-uitstoot van $5 \times 28 = 140$ g/km (gram/kilometer).

Voor plug-in hybride personenauto's moeten voor de onderlinge vergelijking de waarde van de CO₂-uitstoot en de waarde van het stroomverbruik bij elkaar worden opgeteld. Met een omrekenfactor van 5 wordt een plug-in hybride personenauto met een CO₂-waarde van 40 g/km en een stroomverbruik van 17,8 kWh/100 km als even energiezuinig beoordeeld als een benzine- of dieselpersonenauto met een CO₂-uitstoot van $40 + 5 \times 17,8 = 129$ g/km. Door voor plug-in hybride personenauto's het stroomverbruik mee te nemen voor het energielabel komt de beoordeling van de energiezuinigheid te liggen tussen die van personenauto's op een fossiele brandstof en die van elektrische personenauto's. Plug-in hybride modellen met een kleine accu (en dus naar verhouding hoge CO₂-waarde) liggen in de buurt van fossiele auto's en plug-in hybride modellen met een grote accu (en dus naar verhouding lage CO₂-waarde) liggen in de buurt van elektrische personenauto's.

In de onderlinge vergelijking wordt aan waterstof-elektrische personenauto's een neutrale beoordeling van de energiezuinigheid toegekend ten opzichte van batterij-elektrische personenauto's. Voor het label wordt hiermee beoogd dat waterstof personenauto's gemiddeld als even energiezuinig worden beoordeeld als elektrische personenauto's. Gebleken is dat met een omrekenfactor van 20 kWh per kg waterstof deze neutrale vergelijking wordt gerealiseerd. Een waterstofauto met een verbruik van 1 kg waterstof per 100 km krijgt met deze factor eenzelfde zuinigheidsbeoordeling als een elektrische personenauto met een stroomverbruik van $1 \times 20 = 20$ kWh/100 km. Verdere doorvertaling naar CO₂-uitstoot resulteert erin dat een waterstof personenauto met een verbruik van 1 kg waterstof per 100 km als even zuinig wordt beoordeeld als een benzine- of dieselpersonenauto met een CO₂-uitstoot van $1 \times 20 \times 5 = 100$ g/km.

Zoals hierboven aangegeven is voor een omrekenfactor 5 gekozen om de beoordeling van personenauto's binnen het bereik van het energielabel te houden. Verder is het uitgangspunt dat het onderscheidend vermogen van het energielabel niet verslechtert, dat wil zeggen dat de bandbreedte van de energie-efficiëntieclassen gelijk blijft aan 10%. Met de keuze van een lagere omrekenfactor (bijvoorbeeld een factor 2,5 in plaats van 5) in combinatie met een grotere bandbreedte voor de energie-efficiëntieclassen (bijvoorbeeld breedte van 20% in plaats van 10%) zou de zuinigheidsbeoordeling van enerzijds elektrische personenauto's en anderzijds benzine- en dieselpersonenauto's ook binnen het bereik van de energielabels zijn gebleven. Met deze keuze zou het onderscheidend vermogen van het energielabel echter sterk achteruit zijn gegaan.

³ Kamerstukken II 2021/22, 32 813, nr. 1004.



Wijze van vaststelling van de referentienorm

De energiezuinigheid van een model nieuwe personenauto is het percentage dat een personenauto zuiniger of onzuiniger is dan de waarde van de referentienorm voor het betreffende model. Voor elk model nieuwe personenauto wordt de referentiewaarde voor 75% bepaald door het relatieve energieverbruik naar de voertuiggrootte van het betreffende model en voor 25% door het gemiddelde absolute energieverbruik van alle modellen. Het relatieve energieverbruik is hierbij het gemiddelde energieverbruik van alle modellen met dezelfde voertuiggrootte als het betreffende model. De voertuiggrootte fungeert als parameter voor de gebruikswaarde van betreffende personenauto en wordt vastgelegd door de grondoppervlakte (= lengte x breedte) van het voertuig. Het gemiddelde energieverbruik naar voertuiggrootte wordt berekend met de regressieformule gemiddeld energieverbruik. Zie ook artikel 1 (definities). De voertuiggrootte wordt meegewogen in de berekening van de relatieve energiezuinigheid om te voorkomen dat grotere personenauto's alleen door hun omvang lager scoren op energiezuinigheid.

De regressieformule gemiddeld energieverbruik wordt gevonden met behulp van de zogenoemde kleinste-kwadraten-methode⁴ op basis van de gegevens over energieverbruik van nieuw geregistreerde personenauto's. Voor het afleiden van deze regressieformule wordt uitgegaan van de vergelijkswaarde voor het energieverbruik. Voor personenauto's met benzine, diesel, LPG of CNG als brandstof is de vergelijkswaarde voor het energieverbruik gelijk aan de waarde voor de CO₂-uitstoot uitgedrukt in g/km. Voor elektrische personenauto's wordt het stroomverbruik uitgedrukt in kWh/km met een factor 5 omgerekend naar de vergelijkswaarde voor het energieverbruik. Voor waterstof personenauto's wordt de factor 100 gebruikt voor omrekening van het waterstofverbruik uitgedrukt in kg/100km naar de vergelijkswaarde voor het energieverbruik. Zie onder voorgaand kopje 'Vergelijkswaarde voor het energieverbruik' in deze paragraaf.

De bepaling van het gemiddelde energieverbruik naar voertuiggrootte alsmede van het gemiddelde absolute energieverbruik wordt steeds gedaan op basis van in de voorgaande drie jaren voor het eerst geregistreerde personenauto's. Zoals bepaald in artikel 8, tweede lid, van het besluit geldt een nieuwe referentienorm voor drie jaar volgend op het jaar waarin de nieuwe norm is vastgesteld. Op deze wijze wordt in 2026 de referentienorm voor de periode 2027–2029 vastgesteld aan de hand van de in 2023, 2024 en 2025 voor het eerst geregistreerde nieuwe personenauto's. Modellen met een lengte x breedte groter dan 11 m² worden bij de berekening van de gemiddelden buiten beschouwing gelaten. Als een groot aantal van deze voertuigen van veelal verlengde personenbusjes voor groepsvervoer wordt verkocht, heeft deze categorie een versturende werking op de kleinste-kwadraten-berekening.

Met betrekking tot de voertuiggrootte wordt in de rekenmethode voor het energielabel een correctie toegepast om aan een drie- of vijfdeurs hatchback versie van een model een naar verhouding grotere gebruikswaarde toe te kennen dan een sedan- of stationwagon versie van dat model. Hiermee wordt aan capaciteit voor het vervoeren voor personen een hogere gebruikswaarde toegekend dan aan capaciteit voor het vervoer van goederen. De correctie voor de voertuiggrootte wordt gerealiseerd door de breedte van een voertuig zwaarder te laten meetellen dan de lengte. Dit wordt vormgegeven door voor de lengte van een voertuig voor 30% uit te gaan van de gemiddelde lengte van nieuwe personenauto's bij een bepaalde voertuigbreedte en voor 70% van de werkelijke lengte van het voertuig. De regressieformule gemiddelde lengte wordt ook met de kleinste-kwadraten methode gevonden. Zie voor de regressieformule ook artikel 1 (definities).

In artikel 2 van de regeling worden bovenstaande wijze van berekeningen van de relatieve energiezuinigheid en de toekenning van energie-efficiëntieclassen op basis van de uitkomsten daarvan, uiteengezet en vastgesteld. De relatieve energiezuinigheid wordt beoordeeld op basis van de referentienorm voor het energieverbruik van nieuwe personenauto's. Op grond van deze norm kan voor elke voertuiggrootte van personenauto's (grondoppervlak) een referentiewaarde voor het energieverbruik worden vastgesteld. In artikel 3 van de regeling is vastgelegd hoe de constanten van de regressieformule voor het gemiddeld energieverbruik en waarde voor het totaal gemiddeld energieverbruik voor berekening van de relatieve zuinigheid worden gevonden. Zie verder de artikelsgewijze toelichting.

⁴ De kleinste kwadratenmethode is een statistische rekenmethode om op basis van meetwaarden de beste benaderingsformule te vinden. In dit geval wordt de kleinste kwadratenmethode onder meer toegepast voor het vinden van de beste benaderingsformule voor het gemiddeld energieverbruik (Y) als functie van de voertuiggrootte (X). De benaderingsformule die hiervoor wordt gebruikt is een tweedegraadspolynoom: $Y = C_1 + C_2 \times X + C_3 \times X^2$. Met behulp van de kleinste kwadratenmethode wordt de constanten C_1 , C_2 en C_3 zodanig vastgesteld, dat de formule de beste benadering voor de meetwaarden oplevert.



3. Verhouding tot hoger recht

De regeling is gebaseerd op de artikelen 6a en 8, eerste lid, van het besluit. Op grond van artikel 6a van het besluit worden bij ministeriële regeling regels vastgesteld voor de bepaling van de energie-efficiëntieklasse en de vaststelling van de constanten en waarde ten behoeve van de berekening van de relatieve zuinigheid. Op basis van artikel 8, eerste lid, van het besluit stelt de RDW een keer per 3 jaar de constanten vast voor de bij ministeriële regeling te bepalen regressieformules, en ook de daarbij behorende waarde ten behoeve van de berekening van de relatieve zuinigheid.

4. Gevolgen

In de nieuwe regeling zijn met name de volgende veranderingen in de berekeningswijze voor de energie-efficiëntie voor het energielabel van belang:

- Voor plug-in hybride personenauto's moet ook het stroomverbruik in de formules worden meegenomen;
- Voor elektrische en waterstof personenauto's moet een energielabel worden berekend.

Voor personenauto's met benzine-, diesel-, LPG- of CNG als brandstof blijft de formule voor het bepalen van de referentienorm voor de CO₂-uitstoot gelijk.

De energielabels worden door of namens de leveranciers (importeurs) via elektronische weg aan handelaren (dealers) verstrekt. De leveranciers zullen eenmalig hun programmatuur voor het berekenen van de energie-efficiëntieclassen moeten aanpassen. Een overeenkomstige aanpassing van software bij de RDW is ook nodig voor het berekenen van de energie-efficiëntieclassen en voor het vervaardigen van de brandstofverbruiksgids.

De gevolgen voor de RDW, handelaren en leveranciers zijn beschreven in de nota van toelichting van het wijzigingsbesluit.

5. Uitvoering, toezicht en handhaving

De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met de handhaving van het energielabel. Voor de ILT houden de voorgenomen wijzigingen een beperkte aanpassing in van de instructies voor de controle op de aanwezigheid en de juistheid van het energielabel bij nieuwe personenauto's in de showroom: Voor batterij-elektrische personenauto's en plug-in hybride personenauto's moet worden gecontroleerd of het juiste stroomverbruik op het energielabel wordt vermeld.

De ILT heeft een toets uitgevoerd met betrekking tot Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheid (HUF). De ILT controleert energielabels steekproefsgewijs aan de hand van het certificaat van overeenstemming. Onderhavige wijzigingen hebben geen gevolgen voor deze controle op de naleving van de regeling en het besluit. Wat betreft de uitvoerbaarheid is de verwachting dat er geen extra fte is benodigd en dat kan worden volstaan met de huidige bezetting voor energielabels. Er is geen sprake van aanmerkelijke nieuwe wet- en regelgeving zodat een controle voor wat betreft fraudebestendigheid achterwege is gelaten.

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 brengen alleen een inspanning voor de verwerking van nieuwe of gewijzigde data met zich mee. Aanpassingen aan de ICT-infrastructuur van de systemen of de inzet van nieuwe systemen zijn niet van toepassing. Derhalve ziet de RDW geen problemen voor wat betreft de implementatie van de beoogde wijzigingen. De uitvoeringstoets heeft met name betrekking op het besluit en minder op de gevolgen van de regeling.

6. Advies

De regeling is op datum 13 december 2024 voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

7. Internetconsultatie

In de periode van 19 december 2024 tot en met 24 januari 2025 zijn 11 reacties opgehaald op het wijzigingsbesluit en de nieuwe regeling. De reacties in deze internetconsultatie betreffen alleen de wijziging van het besluit. Op de nieuwe regeling zijn geen reacties ontvangen.



8. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2027, met uitzondering van artikel 4 dat in werking treedt met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en terugwerkt tot en met 1 januari 2025.

Met betrekking tot de inwerkingtreding ingevolge artikel 4 wordt afgeweken van de in het systeem van vaste verandermomenten opgenomen minimale invoeringstermijn van twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding. Aanleiding daarvoor is dat een tijdige inwerkingtreding in 2026 in het belang is van een terugwerkende kracht voor de berekening van de constanten en gemiddelde CO₂-waarde voor dieselpersonenauto's die gelden voor 2026. De uitzondering is gerechtvaardigd op basis van een belangenafweging en legalisatie van een bestaande praktijk (artikel 4.17, vijfde lid, onderdelen a en c, van de Aanwijzingen voor de regelgeving).

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Artikel 1

In artikel 1 wordt een aantal begrippen gedefinieerd: besluit, referentienorm, referentiewaarde, relatieve energiezuinigheid, energie-efficiëntieklasse, vergelijkingswaarde voor het energieverbruik, regressieformule gemiddelde lengte en regressieformule gemiddeld energieverbruik. Enkele begrippen zijn overgenomen uit het besluit omdat deze materieel alleen worden toegepast in de regeling en onderling verweven zijn in de berekening van de relatieve energiezuinigheid. In het onderstaande worden de technische begrippen in hun onderlinge samenhang toegelicht.

De *relatieve energiezuinigheid* geeft aan in welke mate een personenauto meer of minder stroom verbruikt, meer of minder CO₂-uitstoot of meer of minder waterstof verbruikt dan de *referentiewaarde* voor de betreffende personenauto. Anders gezegd, of die personenauto meer of minder energiezuinig is ten opzichte van de *referentiewaarde*. De *relatieve energiezuinigheid* van een personenauto bepaalt in welke *energie-efficiëntieklasse* die personenauto komt te vallen. Dit komt erop neer dat hoe groter het positieve of negatieve verschil van de energiezuinigheid van een personenauto is ten opzichte van de *referentiewaarde*, hoe hoger respectievelijk lager deze auto zal scoren in *energie-efficiëntieklasse*. Om het verschil in energiezuinigheid van personenauto's op elektriciteit, op fossiele brandstof en op waterstof onderling te kunnen duiden, wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde *vergelijkingswaarde voor het energieverbruik*. Deze waarde wordt voor alle personenauto's uitgedrukt in gram CO₂ per kilometer (g/km), dus op basis van één parameter waardoor alle voornoemde personenauto's onderling op energiezuinigheid vergeleken kunnen worden.

De *referentienorm* is de basis voor de beoordeling van de *relatieve energiezuinigheid* van een nieuwe personenauto. Die norm bepaalt de nullijn voor de beoordeling van de *relatieve energiezuinigheid* van personenauto's. Voor elke voertuiggroote van een personenauto kan de waarde van de *referentienorm* worden berekend. De door de fabrikant opgegeven waarde voor het energieverbruik van een nieuwe personenauto kan in meerdere of mindere mate afwijken van de *referentiewaarde* voor het energieverbruik.

De *regressieformule gemiddelde lengte* wordt gebruikt om de breedte van een personenauto zwaarder te laten meetellen dan de lengte bij de bepaling van de grootte van een auto. De *regressieformule gemiddelde lengte* is een benaderingsformule voor de gemiddelde lengte van een voertuig (Y) als functie van de breedte (X). De gebruikte benaderingsformule is een tweedegraadspolynoom. Dit is een formule met de vorm: $Y = C_{1, \text{lengte}} + C_{2, \text{lengte}} \times X + C_{3, \text{lengte}} \times X^2$. De constanten $C_{1, \text{lengte}}$, $C_{2, \text{lengte}}$ en $C_{3, \text{lengte}}$ van de regressieformule gemiddelde lengte hebben een zodanige waarde dat de formule hiermee de beste benadering oplevert voor de gemiddelde lengte als functie van de breedte van een voertuig. De constanten $C_{1, \text{lengte}}$, $C_{2, \text{lengte}}$ en $C_{3, \text{lengte}}$ worden driejaarlijks vastgesteld met de kleinste kwadraten methode (zie uitleg in een voetnoot van paragraaf 2). Als invoer voor deze berekening dient een bestand van de RDW met gegevens van verkochte nieuwe personenauto's

De *regressieformule gemiddeld energieverbruik* wordt gebruikt voor het bepalen van de referentienorm (zie voor dit begrip de uitleg hierboven) voor het energieverbruik van een personenauto. De *regressieformule gemiddeld energieverbruik* is een benaderingsformule voor het gemiddeld energieverbruik (Y) als functie van de voertuiggroote (X). De gebruikte benaderingsformule is een tweedegraadspolynoom. Dit is een formule met de vorm: $Y = C_{1, \text{verbruik}} + C_{2, \text{verbruik}} \times X + C_{3, \text{verbruik}} \times X^2$. De constanten $C_{1, \text{verbruik}}$, $C_{2, \text{verbruik}}$ en $C_{3, \text{verbruik}}$ van de regressieformule gemiddeld energieverbruik hebben een zodanige waarde dat de formule hiermee de beste benadering oplevert voor het gemiddeld energieverbruik als functie van de



voertuiggroote. De constanten $C_{1, \text{verbruik}}$, $C_{2, \text{verbruik}}$, en $C_{3, \text{verbruik}}$, worden driejaarlijks vastgesteld met de kleinste kwadraten methode (zie uitleg in een voetnoot van paragraaf 2). Als invoer voor deze berekening dient een bestand van de RDW met gegevens van verkochte nieuwe personenauto's.

Artikel 2

Artikel 2 regelt de berekening van de relatieve energiezuinigheid van nieuwe personenauto's. Dit is de mate waarin een nieuwe personenauto meer of minder energiezuinig is dan van de referentiewaarde voor die auto. De relatieve energiezuinigheid bepaalt in welke energie-efficiëntieklasse een bepaald model nieuwe personenauto valt. De berekening van de relatieve energiezuinigheid wordt uitgevoerd in zes stappen. Dit gebeurt aan de hand van de factoren (1) gecorrigeerde voertuiggroote en (2) (het relatieve deel van) de referentiewaarde van een model personenauto, die beide worden berekend met behulp van regressieformules. Met deze nieuwe regeling worden de berekeningsmethode voor de relatieve energiezuinigheid en ook de tabel met percentages voor de energie-efficiëntieklassen op zich niet gewijzigd. Een aanpassing is wel dat voor elektrische en plug-in personenauto's het stroomverbruik en voor waterstof personenauto's het waterstofverbruik worden meegenomen in de berekening van de relatieve energiezuinigheid.

Het derde lid betreft de berekening van de relatieve energiezuinigheid. Deze berekening wordt gedaan in de volgende zes stappen met behulp van de daarin gehanteerde formules:

- berekening van de gemiddelde lengte met behulp van regressieformule gemiddelde lengte;
- berekening van de gecorrigeerde lengte x breedte;
- als constante $C_{3, \text{verbruik}}$ een positieve waarde heeft, controle van het toepassingsgebied van de regressieformule gemiddeld energieverbruik;
- d berekening van het relatieve deel van de referentienorm;
- berekening van de referentiewaarde;
- berekening van de relatieve energiezuinigheid.

In de stappen van sub a en b wordt de gecorrigeerde lengte x breedte van een voertuig berekend. In deze stappen zijn geen wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van de oude rekenmethode. In het algemene deel, paragraaf 2, is toegelicht hoe de gemiddelde voertuiglengte wordt gebruikt voor het bepalen van de gecorrigeerde lengte x breedte.

Als de regressieformule gemiddeld energieverbruik de vorm heeft van een dalparabool (constante $C_{3, \text{verbruik}}$ heeft dan een positieve waarde), dan wordt in de stap van sub c het toepassingsgebied van de regressieformule gemiddeld energieverbruik gecontroleerd. Zoals toegelicht in het algemene deel van de toelichting (de voetnoot van paragraaf 2) wordt als beste benaderingsformule voor het gemiddeld energieverbruik (Y) een tweedegraadspolynoom als functie van de voertuiggroote (X) genomen. De gevonden regressieformule gemiddeld energieverbruik heeft gewoonlijk de vorm van een dalparabool (constante $C_{3, \text{verbruik}}$ heeft dan een positieve waarde). In het dal is het gevonden energieverbruik minimaal voor de betreffende voertuiggroote. Rechts van het dal nemen bij toenemende voertuiggroote (X) de gevonden waarden voor het energieverbruik (Y) toe. Links van het dal nemen bij afnemende voertuiggrootten de gevonden waarden voor het gemiddeld energieverbruik echter ook toe. Een toenemend verbruik bij afnemende voertuiggroote sluit niet aan bij de realiteit dat een kleiner voertuig gemiddeld minder brandstof verbruikt. Het toepassingsgebied van de regressieformule gemiddeld energieverbruik betreft daarom alleen voertuiggrootten die groter zijn dan de grootte behorend bij het dal. Doel van de stap van sub c is dat bij voertuiggrootten die kleiner zijn dan de grootte behorend bij het dal, als grootte wordt genomen de waarde behorend bij het dal. Met deze grootte wordt in de stap onder sub d als waarde voor het energieverbruik de minimumwaarde van het dal gevonden. Als de regressieformule gemiddeld energieverbruik de vorm van een bergparabool heeft (constante $C_{3, \text{verbruik}}$ heeft dan een negatieve waarde) dan wordt de controle van het toepassingsgebied van de regressieformule niet gedaan.

In de stap van sub d wordt het relatieve deel van de referentiewaarde voor het energieverbruik behorend bij de betreffende voertuiggroote berekend. Het relatieve deel van de referentiewaarde bestaat uit het gemiddeld energieverbruik van alle personenauto's die net zo groot zijn als de betreffende auto. De gemiddelde waarde voor het energieverbruik behorend bij de betreffende voertuiggroote wordt gevonden met de regressieformule gemiddeld energieverbruik.

In de stap van sub e wordt vervolgens de referentiewaarde voor het energieverbruik gevonden als het gewogen gemiddelde van het relatieve energieverbruik behorend bij de betreffende voertuiggroote (weging 75%) en het absolute energieverbruik van alle nieuwe personenauto's (weging 25%). Het absolute energieverbruik is hierbij het totaal gemiddelde energieverbruik van alle personenauto's.

In stap f wordt tot slot de relatieve energiezuinigheid berekend als het percentage dat de nieuwe personenauto's meer of minder energie verbruikt dan de referentienorm voor het betreffende



voertuig. Die bepaalt uiteindelijk de onderverdeling van modellen personenauto's in energie-efficiëntieclassen.

Het vierde en vijfde lid actualiseren enkele commissieverordeningen waarnaar wordt verwezen.

Het zesde lid regelt hoe de gegevens over lengte, breedte, stroomverbruik, CO₂-uitstoot en waterstofverbruik uit het certificaat van overeenstemming worden overgenomen om het energielabel te (kunnen) vaststellen.

Het zevende lid geeft aan hoe de waarden voor afmetingen, stroomverbruik en waterstofverbruik in nauwkeurigheid (cijfers achter de komma) worden ingevuld ten behoeve van de berekening van de relatieve energiezuinigheid.

Artikel 3

Artikel 3, eerste lid, bepaalt dat het bij de constanten en waarde, bedoeld in artikel 8, eerste lid, van het besluit, gaat om de constanten $C_{1, \text{lengte}}$, $C_{2, \text{lengte}}$ en $C_{3, \text{lengte}}$ van de regressieformule gemiddelde lengte, de constanten $C_{1, \text{verbruik}}$, $C_{2, \text{verbruik}}$ en $C_{3, \text{verbruik}}$ van de regressieformule gemiddeld energieverbruik en de waarde voor het totaal gemiddeld energieverbruik van alle auto's.

De constanten en waarde, bedoeld in het eerste lid, zijn benodigd voor het berekenen van de referentiewaarde voor het energieverbruik. Op basis van de referentiewaarde kan voor elk model nieuwe personenauto de energie-efficiëntieclassen A tot en met G worden bepaald. Voor elke personenauto is de referentiewaarde voor het energieverbruik gelijk aan het gewogen gemiddelde van de waarde voor het relatieve energieverbruik naar de grootte van de betreffende auto (weging 75%) en de waarde voor het totaal gemiddelde energieverbruik van alle personenauto's (weging 25%). Zie ook artikel 2, derde lid, de stap onder sub e. De waarde voor het gemiddeld energieverbruik naar de voertuig grootte van de betreffende auto wordt berekend met de regressieformule gemiddeld energieverbruik. De waarde, bedoeld in het eerste lid, onder c, betreft de waarde voor het totaal gemiddeld energieverbruik van alle personenauto's.

Het tweede lid bepaalt dat de constanten en waarde, bedoeld in het eerste lid, worden berekend op basis van de gegevens van nieuwe personenauto's die zijn verkocht in de drie kalenderjaren voorafgaand aan het jaar waarin de constanten en waarden worden vastgesteld. Bij de berekening van de constanten en waarden worden modellen met een lengte x breedte groter dan 11 m² buiten beschouwing gelaten. De berekende constanten en waarde gelden in beginsel voor de drie kalenderjaren volgend op het jaar van vaststelling. Op deze wijze worden in 2026 de constanten en waarde van de referentienorm voor periode 2026–2029 vastgesteld aan de hand van de in 2023, 2024 en 2025 voor het eerst geregistreerde personenauto's.

In het derde lid wordt bepaald dat de constanten $C_{1, \text{lengte}}$, $C_{2, \text{lengte}}$ en $C_{3, \text{lengte}}$ van de regressieformule gemiddelde lengte, bedoeld in het eerste lid, worden berekend met behulp van de kleinste-kwadraten-methode (zie uitleg in een voetnoot van paragraaf 2 onder punt 3) op basis van de lengte, de breedte en de aantallen verkochte nieuwe personenauto's.

Het vierde lid bepaalt hoe de constanten $C_{1, \text{verbruik}}$, $C_{2, \text{verbruik}}$ en $C_{3, \text{verbruik}}$ en de waarde $\text{verbruik}_{\text{totaal gem.}}$ bedoeld in het eerste lid, worden gevonden. Het gaat hierbij om de constanten en waarde van de formules voor de referentienorm. De constanten $C_{1, \text{verbruik}}$, $C_{2, \text{verbruik}}$ en $C_{3, \text{verbruik}}$ van de regressieformule gemiddeld energieverbruik worden berekend met behulp van de kleinste-kwadraten-methode (zie de ook uitleg in een voetnoot in paragraaf 2). Als invoer van deze berekening dient een bestand met voertuiggegevens (CO₂-uitstoot, stroomverbruik, waterstofverbruik, lengte en breedte) en aantallen verkochte nieuwe personenauto's, dat door de RDW beschikbaar wordt gesteld. De gegevens met betrekking tot CO₂-uitstoot, stroomverbruik, waterstofverbruik, lengte en breedte zijn overgenomen uit de certificaten van overeenstemming van de in de voorgaande drie jaren verkochte nieuwe personenauto's. De kleinste-kwadraten berekening die met dit bestand wordt uitgevoerd, heeft als uitkomst de waarden van de constanten $C_{1, \text{verbruik}}$, $C_{2, \text{verbruik}}$ en $C_{3, \text{verbruik}}$ van de regressieformule gemiddeld energieverbruik. Met de gevonden waarden voor de constanten is de betreffende formule de beste benadering voor het energieverbruik (Y) als functie van de voertuig grootte (X).

In het vijfde lid wordt bepaald dat de regressieformule gemiddeld energieverbruik wordt gevonden als het naar verkoopaantallen gewogen gemiddelde van de regressielijnen voor het gemiddeld energieverbruik van elektrische personenauto's, benzinepersonenauto's, dieselpersonenauto's en plug-in hybride personenauto's. De reden dat voor elektrische, benzine-, diesel- en plug-in hybride personenauto's aparte regressielijnen worden afgeleid, is dat elektrische personenauto's, plug-in hybride personenauto's en dieselpersonenauto's gemiddeld groter en energiezuiniger zijn dan benzinepersonenauto's. Door van vier aparte regressielijnen uit te gaan, worden de voertuig grootte en energiezuin-



nigheid onafhankelijk van elkaar in beschouwing genomen. Indien voor waterstof een aparte, vijfde regressielijn kan worden afgeleid, wordt ook deze meegenomen in de bepaling van de gemeenschappelijke initiële regressieformule. Daarvoor zijn nog niet voldoende modellen waterstof personenauto's over het gehele groottebereik van automodellen beschikbaar.

In het zesde lid wordt bepaald dat de waarde verbruik_{totaal gem.} voor het totaal gemiddeld energieverbruik, bedoeld in het vierde lid, wordt gevonden als het gemiddelde van de vergelijkingswaarden voor het energieverbruik, bedoeld in het vierde lid, van alle verkochte nieuwe personenauto's.

Artikel 4

Artikel 4 regelt dat de huidige Regeling relatieve zuinigheid personenauto's wordt aangepast om de bepaling van energie-efficiëntieclassen voor dieselpersonenauto's in 2026 correct te laten verlopen. Daartoe wordt in artikel 2, vijfde lid (nieuw), bepaald dat voor dieselpersonenauto's de constanten van de regressieformules alsmede de daarbij behorende waarde van de gemiddelde CO₂-uitstoot, worden vastgesteld aan de hand van de gegevens van de in 2021 en 2022 verkochte nieuwe personenauto's. In 2023 is de vaststelling van de constanten en waarde van 2024 en 2025 in die zin ook op de gegevens van in 2021 en 2023 verkochte nieuwe personenauto's gebaseerd. Met deze bepaling komen voor dieselpersonenauto's de constanten en waarde voor de CO₂-uitstoot van 2024 en 2025 ook voor 2026 te gelden. De prolongatie van deze constanten en waarde in 2026 is gedaan om de berekening van de energie-efficiëntieklasse voor dieselpersonenauto's op juiste wijze uit te kunnen voeren.

Artikel 5

Dit artikel regelt de intrekking van de huidige Regeling relatieve energiezuinigheid personenauto's.

Artikel 6

De regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2027, met uitzondering van artikel 4 dat in werking treedt met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en terugwerkt tot en met 1 januari 2025. Artikel 4 treedt met terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2025 in werking omdat in 2025 de constanten en waarden zijn vastgesteld voor berekening van energie-efficiëntie in 2026 en 2027. In 2025 is voor deze vaststelling uitgegaan van de verkoop van nieuwe personenauto's in 2023 en 2024. Voor dieselpersonenauto's heeft dit echter tot een foutieve controle van het toepassingsgebied van de regressieformule voor de gemiddelde CO₂-uitstoot geleid. Om dit te herstellen is nu bepaald dat voor personenauto's met diesel als brandstof de vaststelling van de constanten en gemiddelde CO₂-waarde voor 2026 wordt gedaan op basis van de gegevens in 2021 en 2022 verkochte nieuwe personenauto's.

Artikel 7

Dit artikel benoemt de citeertitel van de nieuwe regeling (met toevoeging van het jaartal '2027' aan de huidige titel).

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