

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Herziening Energielabel Personenauto's 2026

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
Importeurs, verkopers en kopers van nieuwe personenauto's.
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?
De RAI Vereniging, RDC en de BOVAG.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?
Genoemde partijen worden sinds het voorjaar van 2023 geïnformeerd over de inhoudelijke uitwerking van de wijziging. Tot eind november 2024 hebben ze alle gelegenheid gekregen en benut om input te leveren.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?
 - i. Het energielabel vermeldt geen stroomverbruik van de auto.
De consument krijgt daardoor bij de keuze van een nieuwe personenauto niet alle informatie die met het energielabel beoogd is. Dit zou wel wenselijk zijn in het kader van zuinig energieverbruik en vermindering CO₂-uitstoot.
 - ii. In het label worden nieuwe emissieloze personenauto's onderling niet op zuinig energieverbruik vergeleken. Dat zou wel moeten, want onder emissieloze personenauto's zijn er grote verschillen in zuinigheid in energieverbruik.
 - iii. Het label vergelijkt nieuwe emissieloze voertuigen niet 1 op 1 op zuinig energieverbruik met nieuwe fossiel aangedreven personenauto's.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Het energielabel personenauto's dateert uit de tijd dat er geen emissieloze voertuigen bestonden (2001). Het label vergelijkt nieuwe personenauto's alleen op basis van brandstofverbruik en CO₂-uitstoot. In het geval van emissieloze voertuigen zijn beide waarden nul. Als gevolg daarvan komen alle emissieloze auto's in de meest zuinige klasse A.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Het aandeel emissieloze modellen in de nieuw verkochte personenauto's is ruim 30%. Dat aandeel loopt op tot naar schatting 75% in 2030.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Het beleid is om de koper van een nieuwe personenauto te helpen bij de keuze voor een energiezuinig model.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

In 2035 zijn in Europa in de nieuwverkoop alleen nog maar personenauto's zonder emissies toegestaan. Tot 2035 gaat het aandeel emissieloze auto's in de nieuwverkoop flink toenemen. Zonder deze aanpassing wordt de koper onvoldoende geïnformeerd over de verschillen in energiezuinigheid. Dit kan resulteren in suboptimale autokeuzes die niet behulpzaam zijn voor de CO₂-reductie, luchtkwaliteit en stroomvraag.

De komende tien jaar daalt het aantal verkoopregistraties van brandstofauto's naar zo'n laag peil dat er geen representatief en betrouwbaar gemiddelde van het brandstofverbruik kan worden berekend.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

- i. Het kabinet streeft naar 100% verkoop van nieuwe emissieloze personenauto's in 2030;
- ii. CO₂-reductiedoelstelling;
- iii. Verbetering luchtkwaliteit.

b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\) en brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

- SDG 13. Klimaatactie: het terugdringen van CO₂-uitstoot.
- Brede Welvaart: verbetering luchtkwaliteit door terugdringen van emissies zoals NO_x.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?
Niet van toepassing.
- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?
Niet van toepassing.
- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?
Niet van toepassing.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?
Niet van toepassing.
- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?
Niet van toepassing.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

- a) Wat is het voorstel?
 - Wijzigen artikel 34 van de Wegenverkeerswet 1994: de in artikel 34 gebruikte terminologie van 'brandstofverbruik' verbreed naar 'energieverbruik';
 - Wijzigen van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's: de mogelijkheid wordt geboden om ook het stroomverbruik op het label te vermelden;
 - Wijzigen van de Regeling relatieve zuinigheid personenauto's: aanpassen van de relatieve energie-efficiëntieklassen en zodanige aanpassingen van de berekeningsmethode. Zo wordt het energieverbruik van alle nieuwe personenauto's onderling vergeleken.
- b) Hoe houdt het voorstel rekening met:
 - [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
 - uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
 - brede maatschappelijke impact?

Dit betreft een technische wijziging in een bestaand proces van importeurs en verkopers van nieuwe personenauto's: effectief en efficiënt.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

De kans is klein - maar niet nul - dat de Europese Commissie in 2025 met een voorstel komt voor een herziening van de Europese Car Labeling Directive, waarop ons energielabel is gebaseerd. Mocht dat het geval zijn, dan kan dit wijzigingsvoorstel voor 2026 worden ingetrokken.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Niet van toepassing.