

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Herziening Energielabel Personenauto's 2026

Het hoofdlijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. In dit verslag wordt ook een inhoudelijke reactie gegeven door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een technische wijziging voor van:

- de Wegenverkeerswet 1994;
- het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's;
- de Regeling relatieve zuinigheid personenauto's.

Inmiddels stoot ruim een derde van de nieuw verkochte personenauto's geen schadelijke stoffen meer uit. Om kopers goed te kunnen blijven informeren over de energie-efficiency van deze nieuwe personenauto's wordt het energielabel aangepast voor elektrische- en waterstofauto's. Met deze wijziging worden drie extra zuinige varianten van het A-label ingevoerd: A+++ , A++ en A+.

Voor wie is deze regeling belangrijk?

- De ANWB (namens de consument);
- De Consumentenbond (namens de consument);
- De RAI Vereniging (importeurs);
- Importeurs die geen lid zijn van de RAI Vereniging, zoals Tesla en Stellantis;
- BOVAG (autoverkopende bedrijven);
- RDC (de meest relevante provider die labels maakt in opdracht van importeurs);
- VNA (autoleasebranche);
- Dienst Wegverkeer (RDW).

Wat is het doel van regeling?

Betere voorlichting van de consument die overweegt om een nieuwe personenauto te kopen. Daarom:

- Wordt voor elektrische auto's met een stekker het stroomverbruik op het label vermeld;
- Worden alle nieuwe personenauto's onderling vergeleken op energiezuinigheid, ongeacht of ze op een fossiele brandstof, waterstof of elektriciteit rijden.

Hiermee stimuleren we:

- kopers van elektrische personenauto's kiezen voor een energiezuinig elektrisch model;
- kopers van personenauto's op een fossiele brandstof kiezen voor een energiezuinig model op fossiele brandstof;
- kopers van een nieuwe personenauto kiezen voor een personenauto zonder uitstoot (emissieloos).

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 13 december 2024 tot en met 24 januari 2025 kon worden gereageerd op deze AMvB, regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 11 reacties ingediend, hiervan zijn er 9 openbaar.

Indieners zijn:

- Particulieren: 7 indieners (ca 64% van de reacties);
- Bedrijfsleven en branche 3 indieners (ca 27% van de reacties);
- Lokale overheden 1 indiener (ca 9% van de reacties).

Algemeen beeld van de reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. De reacties op de 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.

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

- Hoofdthema 1: Voorstellen ter verbetering of aanvulling van regelgeving
- Hoofdthema 2: Milieutechnische aspecten
- Hoofdthema 3: Definities
- Hoofdthema 4: Randvoorwaarden

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

Er wordt positief gereageerd op het voornemen om ook het energieverbruik van (semi) elektrische auto's op het label te gaan tonen. Dat straks elektrische auto's en brandstofauto's onderling op energiezuinigheid kunnen worden vergeleken wordt positief gevonden. De regeling lijkt een beperkt effect te hebben op de respondenten.

Reacties per thema

Hieronder volgt de groepering van reacties naar hoofdthema. Vervolgens worden specifieke opmerkingen uitgelicht in subthema's, die voortkomen uit dit hoofdthema.

1. Voorstellen ter verbetering of aanvulling van regelgeving

- Subthema 1: verbeteringen
Er wordt aandacht gevraagd voor het feit dat consumenten zich niet altijd realiseren dat het energielabel er alleen voor nieuwe personenauto's is en alleen geldt voor het jaar waarin de auto nieuw te koop is aangeboden.
- Subthema 2: aanvullingen
Er wordt onder andere voorgesteld wordt onder andere om zware auto's te verbieden en om ook de productie en de ontmanteling van auto's mee te tellen in het energielabel omdat hergebruik van afgedankte auto's een probleem is door alle verschillende toegepaste materialen.
- Subthema 3: aandachtspunten
De handhaving op de verplichting van het plaatsen van een energielabel op elektrische auto's zou niet eerder moeten gaan plaatsvinden dan de dag waarop het stroomverbruik op het label wordt toegevoegd.

In lijn met de Europese richtlijn zijn in Nederland een fysiek Brandstofverbruiksboekje en een poster in de showroom verplicht en dat kost onnodig print-, druk-, verzend- en verwerkingskosten.

Een branchepartij vraagt het ministerie om de communicatie over de wijzigingen aan de consument tijdig met hen af te stemmen.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

Met deze wijziging blijven we binnen de kaders van de Europese richtlijn¹ die zich beperkt tot het energieverbruik en de CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's. De Europese Commissie voert momenteel een evaluatie van de richtlijn uit. Deze evaluatie kan op termijn mogelijk tot aanpassing van de Europese richtlijn voor het energielabel leiden. Als op termijn blijkt dat er nieuwe Europese regels worden voorgesteld die binnen afzienbare termijn leiden tot een vergelijkbaar energielabel met gegevens over stroomverbruik of die, ook op langere termijn, een ander uitgangspunt kiezen voor de weergave van het energieverbruik voor elektrische personenauto's, kan de wijziging van het Besluit worden heroverwogen. Een voorstel hiervoor zal in dat geval weer met betrokken partijen worden overlegd en geconsulteerd.

Naar aanleiding van reacties op de internetconsultatie kan worden opgemerkt dat:

- Tractie batterijen lang meegaan (schatting is tot over de 300.000 kilometer, wat neerkomt op de gemiddelde levensduur van een EV die op 18,4 jaar wordt geschat);
- Europa batterijmakers verplicht om hun accu's recyclebaar te maken en dat
- steeds meer kan worden hergebruikt en gerecycled. Vandaag wordt al 65 procent van het gewicht van autobatterijen hergebruikt (bron: ARN).

Consumenten realiseren zich inderdaad niet altijd dat het energielabel alleen iets zegt over de energie-efficiency in het jaar waarin de auto nieuw te koop is aangeboden. De toenmalige labelklasse wordt namelijk ook getoond bij gebruikte voertuigen en wekt dan vaak een gunstiger indruk dan wanneer het energieverbruik van die gebruikte auto zou zijn afgezet tegen het gemiddelde van vandaag. Als input voor de Europese evaluatie heeft Nederland aangegeven dat de aangepaste richtlijn een instructie aan de EU-landen moet bevatten om hierover actief duidelijkheid te verschaffen aan de consument. De autobranche neemt overigens ook haar verantwoordelijkheid voor goede consumentenvoorlichting over het energiegebruik.

Wettelijk zijn autoverkopers verplicht om ook bij emissieloze personenauto's een energielabel te verstrekken. Het huidige label bevat ook geen nuttige informatie bevat

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, L12);

over de energiezuinigheid van de emissieloze auto. Vanaf de datum waarop het stroomverbruik op het label komt te staan, 1 januari 2026, gaat hier op worden gehandhaafd.

De eis dat er een fysieke poster in de showroom moet hangen met daarop alle voertuigen gecategoriseerd naar energielabel volgt uit de Europese richtlijn. Nederland heeft in het kader van de huidige evaluatie van de richtlijn de Europese Commissie inmiddels alternatieven voorgesteld.

2. Milieutechnische aspecten

- Subthema 1: twijfel over de duurzaamheid van elektrische auto's
Een aantal keer wordt aangenomen dat de stroom die elektrische auto's gebruiken niet duurzaam wordt opgewekt.
- Subthema 2: twijfel over de duurzaamheid van het gedrag
Het feitelijke energieverbruik wordt in hoge mate bepaald door het rij-, reis- en oplaadgedrag.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

Het energielabel personenauto's beperkt zich tot het verbruik van de auto volgens fabrieksopgave. De mate waarin de stroom waarmee het batterijpakket wordt opgeladen duurzaam is opgewekt is dus niet van invloed op het energieverbruik van de auto.

Voor de bijdrage van auto's aan de uitstoot van broeikasgassen is het inderdaad van belang hoe elektrische stroom precies wordt opgewekt. Stroom uit hernieuwbare bronnen scoort wat dit betreft beter dan stroom uit een energiecentrale gestookt op fossiele brandstoffen. Maar ook benzine en diesel kan voor een deel van hernieuwbare herkomst zijn. Het gaat echter te ver om al deze effecten in het energielabel voor nieuwe personenauto's tot uitdrukking te kunnen brengen en de wetgever heeft er onder andere daarom bij de totstandkoming van de Europese richtlijn niet voor gekozen. Voor het energielabel wordt dan ook alleen het verbruik van energie dat nodig is voor de aandrijving van nieuwe personenauto's met elkaar vergeleken. Voor de vergelijking wordt uitgegaan van het verbruik van brandstof/energie door de auto zoals deze door de autofabrikant wordt opgegeven. Door van deze fabriekswaarden uit te gaan, spelen factoren zoals weersomstandigheden, rijgedrag en belading van de auto geen rol in de uitkomst van het label.

3. Definities

- Subthema 1: de labelindeling
Er is een vraag over de A+ labels. Een consument zou uit het zien van één

label niet kunnen opmaken of er ook nog een A++ en een A+++ label bestaat (of niet).

De energielabels van auto's zitten daarnaast anders in elkaar dan die voor - bijvoorbeeld - wasmachines. Niet de meest zuinige auto heeft een energielabel A, maar de zuinigste 'in zijn soort'. Zo kan een verspillende auto toch een A-label krijgen. Dat is misleidend.

- Subthema 2: terminologie

Een opmerking is gemaakt over de inconsistentie van de termen 'stroomverbruik' omdat onder andere de autofabrikant werkt met de term 'Elektriciteitsverbruik' en de RDW met 'Elektrisch verbruik'. Ook wordt in de autobranche 'Wh/km' gebruikt terwijl het label 'kWh/100 km' hanteert.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

Zoals gezegd wordt voor het energielabel het verbruik van energie dat benodigd is voor de voortstuwing van nieuwe personenauto's met elkaar vergeleken. Deze vergelijking wordt op een zodanige wijze gedaan dat de uitkomst van de vergelijking past binnen de reikwijdte van de zuinigheidscategorieën A tot en met G. Hiervoor moesten 'aan de onderkant' drie nieuwe A-categorieën bijkomen, te weten A+++, A++ en A+, om voor elektrische auto's het label in de beginperiode voldoende onderscheidend te kunnen laten zijn

De aanduiding A+++, A++ en A+ is met alleen de plusjes en dezelfde kleur en positie van de pijl op het label inderdaad minder onderscheidend dan de labels A tot en met G. Opgemerkt is dat uit het label zou moeten blijken dat de meest energiezuinige auto een A+++ aanduiding heeft. Daar zal de lay-out van het label op worden aangepast. Overigens informeert het Brandstofverbruiksboekje de consument over de vormgeving van het label en welke modellen welk label hebben.

De A-plus-labels spelen echter alleen in de beginperiode een rol voor elektrische auto's. Het energielabel wordt tweejaarlijks herijkt en met het toenemende aandeel emissieloze auto's daalt het gemiddelde energieverbruik dus snel. Als zoals nu wordt voorzien - na 2035 in Europa alleen nog emissievrije (elektrische) nieuwe personenauto's te koop - schuiven elektrische auto's met een gemiddeld stoomverbruik door naar de labels B en C. Alleen gemiddeld zuinige elektrische auto's krijgen dan nog een A-label.

Het energielabel voor nieuwe personenauto's is in Nederland inderdaad zodanig uitgewerkt dat het energieverbruik van een auto wordt vergeleken met het energieverbruik van - wat betreft grootte - vergelijkbare auto's. Deze relatieve wijze van

vergelijking wordt echter bij alle bestaande energielabels toegepast. Op gelijke wijze geeft een energielabel van een koelkast dus aan hoe het energieverbruik is ten opzichte van in grootte vergelijkbare koelkasten en geeft het energielabel van een huis het energieverbruik ten opzichte van vergelijkbare woningtypes. Een naar verhouding groot gebouw kan op eenzelfde manier een relatief gunstig label hebben als een naar verhouding grote auto. Alle labels zijn relatief om consumenten een energiezuinige keuze te laten maken binnen de klasse waarin men zoekt.

Er is tot slot voor gekozen om de term 'stroomverbruik' op het label te vermelden. En niet de term 'Elektriciteitsverbruik' zoals het vaak door de fabrikant wordt genoemd of en de term 'Elektrisch verbruik' zoals het door de RDW wordt genoemd, omdat 'Stroomverbruik' een gangbaar begrip is - ook voor andere (energiezuinige) consumentenproducten.

4. Randvoorwaarden

Subthema 1: beschikbare 2019-data op RDW

Na registratie op kenteken wordt het energielabel vastgelegd en op verschillende manieren opvraagbaar voor een burger. Deze informatie is echter niet voor alle afgelopen jaren beschikbaar.

Subthema 2: open data RDW-brandstofetikettering

Tot in 2024 bood RDW een open data variant voor de gegevens van het brandstofverbruiksboekje. Deze open data set is door verandering van opzet offline gehaald.

Subthema 3: tijdige kennisgeving aan de branche

De autobranche vraagt zes maanden voorbereidingstijd om onder andere software, processen en procedures aan te kunnen passen.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

Het energielabel is alleen bedoeld voor nieuwe personenauto's. Nieuwe personenauto's die in een showroom tentoon worden gesteld moeten van een energielabel zijn voorzien om de koper van een nieuwe personenauto een energiezuinige keuze te kunnen laten maken. Verder heeft de RDW de wettelijke taak om jaarlijks een integraal brandstofverbruiksboekje uit te brengen waarin alle personenauto's die nieuw te koop worden aangeboden worden vermeld. Onderkend wordt dat de historische data niet overall even compleet is. Echter, de RDW heeft niet als taak om voor bestaande auto's een energielabel beschikbaar te maken. Om de regeldruk te beperken wenst het ministerie de RDW niet aan te spreken op taken die men volgens de regelgeving niet hoeft te doen.

Het ministerie is zich zeer bewust van de voorbereidingstijd die partijen nodig hebben, zoals de RDW en de autobranche. Het ministerie neemt onder andere BOVAG, ILT, RAI Vereniging, RDC en RDW mee in elke stap van het regelgevingsproces. De datum van

inwerkingtreding van deze wijzigingen zal met de partijen die een rol spelen in de uitvoering van het energielabel worden afgestemd.

Vervolgproces

Alle reacties die binnen zijn gekomen, zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag. Er is geen aanleiding gevonden om de wijzigingsvoorstellen inhoudelijk of tekstueel aan te passen. Zoals hiervoor onder hoofdstuk 3. Definities, subthema 1 is aangegeven, is gezocht naar mogelijkheden om de consument op het label te informeren over het feit dat de meest energiezuinige personenauto een klasse A+++ aanduiding krijgt. Dit heeft geleid tot een kleine aanpassing van de lay-out van het label zoals hieronder is afgebeeld.

Energie		Personenauto	
Fabrikant		Logo	
Model			
Energiedrager		Elektriciteit	
Brandstofverbruik	0 liter / 100 km		
<small>gemeten volgens de test van de typekeuring.</small>	<small>= --,- km per liter</small>		
Stroomverbruik	16,4 kWh / 100 km		
<small>gemeten volgens de test van de typekeuring.</small>	<small>= 6,1 km per kWh</small>		
Zuinig			
A - A+++			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
Onzuinig			
CO₂-uitstoot	0 gram/km		
<small>CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt</small>			
Jaar van toepassing		2026	

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 ook 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