

Reactie RAI Vereniging op consultatie herziening energielabel personenauto's 2026



Amsterdam, 24 januari 2025

Algemeen

RAI Vereniging vindt de reactieperiode op deze consultatie te kort mede ook gezien het tijdstip waarop de consultatie is uitgeschreven.

Onze leden kregen deze relatief complexe systematiek waarvoor geautomatiseerde systemen dienen te worden aangepast onlangs voor het eerst gepresenteerd. Het einde van het jaar is altijd een periode waarin veel speelt en waarbij vanwege het kerstreces vaak geen contact opgenomen kan worden met de achterban. Een goede onderbouwde reactie is daarom moeilijk, zeker als de sluitingsdatum al 24 januari is.

Toch hebben we geprobeerd de standpunten zo goed mogelijk samen te vatten.

Aanpassing systematiek vergen tenminste 6 maanden voor de ICT

Allereerst betekent dit voor een aantal van onze leden die het aanpassen van de systematiek bij hun fabrikant of door derden laten doen dat er tenminste een periode van 6 maanden noodzakelijk is voor de aanpassing van de systemen. Onze leden die niet deelnemen aan het collectief moeten de systematiek vaak aan derden uitleggen die dit moeten programmeren. De systemen dienen vervolgens aangepast te worden waarna het te doen gebruikelijk is dat er getest wordt of het systeem naar behoren functioneert. In enkele gevallen moet na het testen dan nogmaals aanpassingen/correcties worden doorgevoerd waardoor het proces wordt vertraagd. Onze leden geven daarom aan dat voor deze aanpassing van het besluit minimaal 6 maanden nodig is. Dit nadat bekend is hoe het besluit er definitief gaat uitzien.

Europa

Nederland heeft invulling aan de Europese regelgeving met betrekking tot brandstofetikettering gegeven door hier o.a. de relatieve zuinigheid aan toe te voegen.

Momenteel wordt ook in Europa ook de EU-regelgeving voor het energielabel geëvalueerd.

Mogelijk gaat dit op termijn leiden tot een Europese harmonisatie van de regelgeving. We begrijpen dat, als dit geharmoniseerd wordt, dit niet van vandaag op morgen geregeld is. De veranderende markt vraagt in veel gevallen nu al om systematiek waarbij alle alternatieve aandrijvingen een label toegekend krijgen. Het nationale voorstel tot aanpassing van het besluit komt in grote mate overeen met het huidige besluit en maakt het mogelijk om elke aandrijflijn van een label te voorzien en de voertuigen van ongeveer gelijke afmetingen met elkaar te vergelijken. Hierdoor komt deze systematiek tegemoet aan de veranderende markt. We willen echter wel de mogelijkheid openhouden om bij een eventuele Europese harmonisatie van het label het nieuwe nationale besluit zo nodig weer te kunnen herzien.

Uitleg aan de markt moet eenduidig zijn:

Onze leden vroegen wel om met de introductie van deze nieuwe labelsystematiek de consument op een eenduidige wijze te informeren over deze nieuwe systematiek en de totstandkoming van het label. Het lijkt ons zinvol dat het Ministerie als bedenker van deze systematiek dit in afstemming met de branche nog dit jaar uitwerkt.

De 4 in de consultatie gestelde vragen hebben wij ook met onze leden besproken. Daaruit zijn de volgende antwoorden naar voren gekomen:

1. Heeft de regeling naar verwachting effect op u of uw organisatie?

Voor de autobranche heeft de regeling effect op de organisatie: De systematiek zal moeten worden doorgevoerd in de geautomatiseerde labelprogrammatuur. Voor dit proces is tenminste 6 maanden nodig nadat de herziening van het label officieel is gepubliceerd. Volgens het Besluit zal de regeling per 1-1-2026 in werking treden, dit betekent dat uiterlijk 1 juli de regeling duidelijk moet zijn om per 1-1-2026 te kunnen starten. De nieuwe systematiek zal dus de nodige tijd vergen en kosten met zich meebrengen om dit te implementeren.

2. Wat vindt u ervan dat voor auto's met een stekker het stroomverbruik op het energielabel

Tot op heden kon op het label alleen het brandstofverbruik worden getoond. Bij een elektrische aandrijving is hiervan geen sprake. Naar onze ervaring is de consument in veel gevallen geïnteresseerd een vergelijk te kunnen maken van de brandstof- en/of energiekosten van het voertuig per kilometer. Voor het brandstofverbruik was dit altijd al mogelijk. Doordat nu ook het stroomverbruik op een volgens de WLTP vastgestelde procedure weer te geven worden de kosten tussen een brandstofauto en elektrische auto onderling vergelijkbaar omdat de consument in staat is (al dan niet met hulp van de verkoper) zijn eigen energie- of brandstofkosten per km te berekenen aan de hand van zijn eigen specifieke tarieven. Daar zijn eigen specifieke tarieven te veel variëren is het energie- of brandstofverbruik het beste uitgangspunt voor een label.

3. Wat vindt u ervan dat u met het label het stroomverbruik van elektrische auto's onderling kunt vergelijken?

Het is goed dat een verschillend stroomverbruik gerelateerd aan de voertuigafmetingen nu ook leidt tot een afwijkende relatieve zuinigheidscategorie indeling van het label. Hierdoor kan je auto's van dezelfde grootte met elkaar vergelijken en dit geeft een eerlijker beeld voor de gebruiker waardoor de keuze beter gemaakt kan worden.

4. Hoe kijkt u ertegen aan dat elektrische auto's gemiddeld een meer energiezuinig label krijgen dan benzine- of dieselauto's?

Binnen het spectrum van de labelcategorieën biedt dit principe van de totstandkoming van het label met de relatieve zuinigheid een reëel vergelijk waarop een consument zijn keuze kan baseren. Verder biedt deze opzet naast een reëel vergelijk van voertuigen met ongeveer dezelfde afmetingen ook een stimulans om te kiezen voor een zuiniger voertuig van vergelijkbare afmetingen dat zo min mogelijk CO₂ uitstoot.