

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over zijn brief inzake de Ontwerpwijziging van het Besluit etikettering personenauto's (Kamerstuk 31 209, nr. 263).

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 ingaat.