

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

PROJET DU 26 mars 2025

Décret du... modifiant le décret relatif à l'étiquetage de la consommation énergétique des voitures particulières en raison de l'ajout de la consommation d'énergie sur l'étiquette et d'autres modifications.

(KetenID WGK026752)

Sur recommandation du secrétaire d'État à l'infrastructure et à la gestion de l'eau, n° IenW/BSK, direction générale des affaires administratives et juridiques; vu l'article 2, point a), et l'article 34 de la loi de 1994 sur la circulation routière (Wegenverkeerswet); vu l'avis de la division consultative du Conseil d'État (avis du, n°); vu le rapport détaillé du secrétaire d'État à l'infrastructure et à la gestion de l'eau, n° IenW/BSK, direction générale des affaires administratives et juridiques;

Approuvons et décrétons ce qui suit:

ARTICLE PREMIER

Le décret relatif à l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières (Besluit etikettering energiegebruik personenauto's) est modifié comme suit:

A

L'article premier est désormais formulé comme suit:

Article premier.

Dans le présent décret, les termes et définitions suivants s'appliquent:

consommation de carburant désigne la consommation de carburant acceptée par l'autorité compétente en matière de réception par type conformément au règlement (UE) 2017/1151 et énumérée à l'annexe VI du règlement (UE) 2020/683 annexée à la fiche de réception CE par type ou dans le certificat de conformité, étant entendu que, lorsque plusieurs variantes ou versions sont regroupées sous un même modèle, la valeur de la consommation de carburant de ce modèle à déclarer est basée sur la variante ou la version qui présente la consommation de carburant la plus élevée au sein de ce groupe;

guide de la consommation de carburant désigne un guide contenant des informations à l'intention des consommateurs sur la consommation d'énergie de tous les modèles de voitures particulières neuves disponibles sur le marché néerlandais;

certificat de conformité désigne le document visé à l'article 36, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/858;

émissions de CO₂ désigne les émissions mesurées conformément au règlement (UE) 2017/1151 et énumérées à l'annexe VI du règlement (UE) 2020/683, jointes à la fiche de réception CE par type ou au certificat de conformité, étant entendu que, lorsque plusieurs variantes ou versions sont regroupées sous un seul modèle, la valeur de CO₂ à déclarer pour ce modèle est fondée sur la variante ou la version ayant les émissions de CO₂ les plus élevées au sein de ce groupe;

étiquette énergétique désigne une étiquette fournissant aux consommateurs des informations sur la consommation d'énergie de la voiture sur laquelle elle est apposée; *informations sur la consommation d'énergie* désigne les informations sur la consommation de carburant, les émissions de CO₂, la consommation d'énergie ou d'autres données relatives à la consommation d'énergie des voitures particulières neuves;

fournisseur désigne la partie qui met des voitures particulières neuves sur le marché aux Pays-Bas;

marque désigne la marque de fabrique ou de commerce du fabricant indiquée sur le certificat de conformité et dans la documentation relative à la réception par type;

modèle désigne le nom commercial de la marque, le type et, le cas échéant, la conception et la version d'une voiture particulière;

voiture particulière neuve désigne une voiture particulière qui n'a pas été vendue auparavant à une personne à des fins autres que la vente ou la fourniture à un tiers;

voiture particulière désigne un véhicule à moteur de catégorie M1, tel que défini à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858, couvert par le règlement (UE) 2017/1151, à l'exception des véhicules couverts par le règlement (UE) n° 168/2013 et des véhicules à usage spécial tels que définis à l'article 3, paragraphe 31, du règlement (UE) 2018/858; *RDW* désigne le département de la circulation routière (Dienst Wegverkeer), visé à l'article 4bis de la loi sur la circulation routière de 1994;

matériel publicitaire désigne tout matériel imprimé utilisé pour la commercialisation, la publicité et la promotion de la vente de véhicules au public, y compris au moins les manuels techniques, les brochures et les publicités dans les journaux et les magazines, dans la presse professionnelle et sur les affiches;

directive 1999/94/CE désigne la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999, concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves (JO L 12 de 2000);

consommation d'énergie désigne la consommation d'électricité mesurée conformément au règlement (UE) 2017/1151 et énumérée à l'annexe VI du règlement (UE) 2020/683 annexée à la fiche de réception CE par type ou au certificat de conformité, à condition que, lorsque plusieurs variantes ou versions sont regroupées sous un même modèle, la valeur de la consommation d'énergie de ce modèle à déclarer soit fondée sur la variante ou la version qui présente la consommation d'énergie la plus élevée au sein de ce groupe;

point de vente désigne un lieu où des voitures particulières neuves sont exposées ou proposées à la vente ou en crédit-bail à des clients potentiels, y compris des foires où des voitures particulières neuves sont présentées au public;

règlement (UE) n° 168/2013 désigne le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 de 2013);

règlement (UE) 2017/1151: désigne le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission (JO L 175);

règlement (UE) 2018/858 désigne le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, du 30 mai 2018, relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et

entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151);
règlement (UE) 2020/683: désigne le règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (JO L 163);

consommation d'hydrogène désigne la consommation d'hydrogène acceptée par l'autorité compétente en matière de réception par type conformément au règlement (UE) 2017/1151 et énumérée à l'annexe VI du règlement (UE) 2020/683, jointe à la fiche de réception CE par type ou dans le certificat de conformité, étant entendu que, lorsque plusieurs variantes ou versions sont regroupées sous un même modèle, la valeur de la consommation de carburant de ce modèle à déclarer est basée sur la variante ou la version qui présente la consommation de carburant la plus élevée au sein de ce groupe;

B

L'article 7 est désormais libellé comme suit:

Article 7

Sur demande du RDW au moins huit (8) semaines à l'avance, le fournisseur lui fournit, avant le 1er octobre de chaque année, les informations suivantes:

- a. le nom des modèles de voitures particulières neuves qu'elle sait ou prévoit de mettre sur le marché aux Pays-Bas au cours de l'année de calendrier suivante;
- b. le regroupement des variantes ou versions d'une marque en modèles de voitures particulières neuves.


C

À l'article 8, paragraphe 1, les mots «et valeurs» sont insérés après «constantes» et les mots «formules de régression et la valeur correspondante des émissions moyennes de CO₂ pour les voitures particulières à moteur à essence et les voitures particulières à moteur diesel» sont remplacés par les mots «méthode de calcul de la classe d'efficacité énergétique».

D

L'annexe 1 est modifiée comme suit:

Dans la rubrique «*Format*», l'image de l'étiquette est remplacée par l'image suivante:

Energie		Personenauto	
Fabrikant		Logo	— I
Model			
Energiedrager		Elektriciteit	— II
Brandstofverbruik	0 liter / 100 km		— III
<small>gemeten volgens de test van de typekeuring.</small>	<small>= --,- km per liter</small>		— IV
Stroomverbruik	16,4 kWh / 100 km		— V
<small>gemeten volgens de test van de typekeuring.</small>	<small>= 6,1 km per kWh</small>		
Zuinig			— VI
Onzuinig			
CO₂-uitstoot	0 gram/km		— VII
<small>CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt</small>			— VII
Jaar van toepassing		2026	
<small>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.</small>			
<small>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.</small>			
<small>Richtlijn 1999/94/EG: Etikettering personenauto's</small>			

Energie, Personenauto, Fabrikant, Model

Energiedrager, Logo, Elektriciteit

Brandstofverbruik, gemeten volgens de test van de typekeuring, 0 liter/100 km, km per liter

Stroomverbruik, gemeten volgens de test van de typekeuring, km per kWh

Zuinig, Onzuinig

CO₂-uitstoot, CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt, 0 gram/km

Jaar van toepassing

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 of www.rdw.nl.

Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet technische

Énergie, Voiture particulière, Constructeur, Modèle

Vecteur énergétique, logo, électricité

Consommation de carburant, mesurée selon l'essai de réception, 0 litre/100 km, km par litre

Consommation d'énergie, mesurée selon l'essai de réception par type, en km par kWh

Efficace, Inefficace

Émissions de CO₂, le CO₂ est le gaz à effet de serre qui joue le plus grand rôle dans le changement climatique mondial, 0 gramme/km

Année de la demande

Un guide sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ contenant des données pour tous les modèles de voitures particulières neuves est disponible gratuitement dans tous les points de vente. Ce guide est également disponible au format PDF à l'adresse suivante: www.rdw.nl.

Outre l'efficacité énergétique d'une voiture, le comportement de conduite et d'autres facteurs non techniques déterminent la consommation


factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van een auto. CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de bolwangigste rol speelt. Richtlijn 1999/94/EG: Etikettering personenauto's.

de carburant et les émissions de CO₂ d'une voiture. Le CO₂ est le gaz à effet de serre qui joue le plus grand rôle dans le changement climatique mondial.

Directive 1999/94/CE: étiquetage des voitures particulières.

1. Au sous-paragraphe II, les termes «conformément aux dispositions de l'article 7 du décret» sont supprimés.
2. Le point IV est désormais rédigé comme suit:
«IV. Consommation de carburant, exprimée en litres par 100 km et en km par litre pour l'essence, le GPL ou le diesel, ou en kg par 100 km et en km par kg pour le gaz naturel, avec une précision d'une décimale, et pour l'hydrogène, avec une précision de deux décimales.
3. Le point V est désormais rédigé comme suit:
4. V. Consommation d'énergie, exprimée en kWh par 100 km et en km par kWh, avec une précision d'une décimale.
5. Au point VI, les termes «sur la base de l'efficacité énergétique relative» sont supprimés.

Sous «*Imprimer*», l'image de l'étiquette est remplacée par l'image suivante:

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	
<small>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.</small>			
<small>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.</small>			
<small>Richtlijn 1999/94/EG: Etikettering personenauto's</small>			

27 mm

45 mm

22 mm

22 mm

106 mm

25 mm

10 mm

40 mm

105 mm

95 mm

10 mm

Energie, Fabrikant, Model, Energiedrager

Personenauto, Logo, Elektriciteit
 Brandstofverbruik, gemeten volgens de test van de typekeuring, km per liter
 Stroomverbruik, gemeten volgens de test van de typekeuring, km per kWh
 Zuinig, Onzuinig
 CO₂-uitstoot, 0 gram/km
 CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt.

Jaar van toepassing

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

Énergie, Fabricant, Modèle, Vecteur énergétique

Voiture particulière, logo, électricité
 Consommation de carburant mesurée selon l'essai de réception par type, en km par litre
 Consommation d'énergie, mesurée selon l'essai de réception par type, en km par kWh
 Efficace, Inefficace
 Émissions de CO₂, 0 gramme/km
 Le CO₂ est le gaz à effet de serre qui joue le plus grand rôle dans le changement climatique mondial.

Année de la demande

Un guide sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ contenant des données pour tous les modèles de voitures particulières neuves est disponible gratuitement dans tous les points de vente. Ce guide est également disponible au format PDF à l'adresse suivante: www.rdw.nl.

Outre l'efficacité énergétique d'une voiture, le comportement de conduite et d'autres facteurs

factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO₂-uistoot van een auto. CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt.
Richtlijn 1999/94/EG: Etikettering personenauto's.

non techniques déterminent la consommation de carburant et les émissions de CO₂ d'une voiture. Le CO₂ est le gaz à effet de serre qui joue le plus grand rôle dans le changement climatique mondial.
Directive 1999/94/CE: étiquetage des voitures particulières.

E

L'annexe 2, paragraphe 6, est modifié comme suit.

1. Au point a), les mots «sous réserve des dispositions de l'article 7 du décret» sont supprimés.
2. Au point b), chaque instance de «m³» est remplacée par «kg».

F

À l'annexe 3, paragraphe 4, chaque cas de «m³» est remplacé par «kg».

Article II

Le présent décret entre en vigueur à une date fixée par décret royal.

J'ordonne par la présente que le présent décret et les notes explicatives y afférentes soient publiés au Journal officiel.

SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'INFRASTRUCTURE ET À LA GESTION DE L'EAU — TRANSPORTS PUBLICS ET ENVIRONNEMENT,

C.A. Jansen

EXPOSÉ DES MOTIFS

Notes explicatives générales

1. Introduction

La présente modification du décret relatif à l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières (ci-après: le décret) vise à adapter l'étiquette énergétique des voitures particulières neuves aux voitures particulières électriques. La modification change le format de l'étiquette de manière à ce que la consommation d'électricité soit indiquée sur l'étiquette. L'étiquette actuelle ne comporte que des champs pour la consommation de carburant et les émissions de CO₂. Ces deux valeurs sont nulles pour les voitures électriques. En incluant un champ supplémentaire sur l'étiquette, la consommation d'énergie peut également être indiquée sur l'étiquette pour les voitures hybrides rechargeables. En outre, cette modification du décret permet de simplifier la procédure d'établissement du livret de consommation de carburant.

Avec la transposition de la directive 1999/94/CE¹ (ci-après: directive) dans le décret, les voitures particulières neuves exposées dans un point de vente doivent porter une étiquette indiquant la consommation de carburant et les émissions de CO₂ de cette voiture. L'introduction de la mesure d'étiquetage ne concernait que les voitures particulières équipées d'un moteur à combustion interne. En raison de l'évolution de la législation européenne, l'étiquette énergétique s'applique également aux voitures particulières électriques depuis 2013. Bien que la législation européenne exige que les voitures électriques portent une étiquette énergétique, il n'existe pas d'exigence européenne imposant d'indiquer la consommation d'énergie sur l'étiquette. Étant donné que plus de 30 % des ventes neuves se composent désormais de voitures particulières électriques, le format de l'étiquette est adapté de manière à ce que la consommation d'énergie puisse être indiquée. L'obligation d'indiquer la consommation d'énergie pour les voitures électriques et les voitures rechargeable est en train d'être introduite au niveau national.

La directive fait actuellement l'objet d'une évaluation au nom de la Commission européenne. Le rapport de recherche sur cette évaluation sera disponible en 2025. Toutefois, la Commission européenne devrait présenter prochainement une proposition de modification de la directive sur l'étiquetage. Chaque État membre a déjà introduit sa propre approche en matière d'étiquetage pour les voitures particulières neuves, de sorte qu'un alignement important sera nécessaire pour l'adaptation de la directive. Si une nouvelle directive est publiée, une période de mise en œuvre d'environ deux ans devrait être prévue pour mettre en œuvre les nouvelles réglementations. Compte tenu des délais prévus et de la part de 30 % des voitures particulières électriques dans les ventes neuves, des mesures sont déjà prises pour indiquer la consommation d'énergie sur l'étiquette. S'il s'avère que des réglementations européennes seront introduites dans un avenir proche, qui aboutiront à une étiquette énergétique comparable avec des données sur la consommation d'énergie ou qui, à plus long terme, choisiront une approche différente pour afficher la consommation d'énergie des voitures électriques, la modification du décret pourra être reconsidérée (principe de loyauté envers la communauté).

Dans la lettre au Parlement datée du 22 mars 2022 concernant l'approche du cabinet en matière de politique climatique², la Chambre des représentants avait déjà été informée des modifications apportées à l'étiquette énergétique des voitures électriques. Cette lettre indique que la consommation d'énergie des voitures entièrement électriques est globalement comparable à celle des voitures équipées d'un moteur à combustion classique, avec un facteur d'environ deux. En outre, dans le cas des voitures particulières électriques, il existe une corrélation similaire entre la consommation

¹Directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves (JO L 12).

² Procédure parlementaire II, 2021/22, n° 32 813, n° 1004.

standard et la consommation pratique, comme dans le cas des voitures particulières conventionnelles. Compte tenu de ces caractéristiques, il convient d'inclure la consommation d'énergie sur l'étiquette énergétique des voitures particulières électriques.

2. Aperçu de la proposition

L'élément le plus important de cette modification du décret est que le format de l'étiquette est modifié de manière à ce que la consommation d'énergie soit indiquée pour les voitures particulières qui peuvent être rechargées à l'extérieur. Cela concerne à la fois les voitures particulières entièrement électriques et les voitures hybrides rechargeables qui fonctionnent en partie à l'électricité. Cet amendement permettra aux acheteurs de voitures particulières neuves d'être informés de la consommation d'énergie de ces voitures particulières. L'étiquette énergétique permet désormais d'indiquer la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des voitures électriques. Cependant, ces deux valeurs sont nulles pour les voitures particulières électriques. Pour les voitures particulières hybrides rechargeables, l'étiquette actuelle peut indiquer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, mais pas la consommation d'énergie. Toutefois, pour les voitures particulières hybrides rechargeables, la consommation d'énergie constitue également une part importante de la consommation d'énergie déclarée par le constructeur. Cela s'applique en particulier aux voitures hybrides rechargeables équipée d'une batterie relativement grande et donc d'une grande autonomie électrique.

Comme expliqué à la section 1, cette modification du décret ne contient pas de nouvelle obligation de fournir une étiquette énergétique pour une voiture électrique. En vertu de la réglementation européenne, les voitures particulières électriques doivent déjà être munies d'une étiquette énergétique. Lorsque l'étiquette énergétique a été introduite en 2001, elle ne concernait que les voitures particulières équipées d'un moteur à combustion. Cela découlait de la définition de la notion de «voiture particulière» figurant dans la directive 1999/94, qui prévoyait que l'étiquette ne s'appliquait qu'aux voitures particulières relevant du champ d'application de la directive 80/1268/CEE³ pour la mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO₂. Dans l'intervalle, cette directive a été remplacée par le règlement (UE) 2017/1151⁴ relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard des émissions. Le présent règlement contient également des dispositions relatives à la mesure de la consommation d'énergie des voitures particulières électriques. Étant donné que le règlement (CE) n° 715/2007⁵ stipule que les références à l'ancienne directive CEE doivent être interprétées comme des références au nouveau règlement, les voitures particulières électriques doivent également porter une étiquette.

Outre l'indication de la consommation d'énergie, cette modification du décret permet de fonder le livret de consommation de carburant sur les certificats de conformité des voitures particulières fournies. Les dispositions relatives à l'échange de données entre le RDW et les fournisseurs de modèles de voitures particulières neuves pour l'élaboration du livret sont modifiées en conséquence. Le RDW aura la possibilité de compiler le livret sur la consommation de carburant comme d'habitude, sur la base des informations fournies par les fournisseurs sur le regroupement de versions d'un type en un seul modèle de voitures particulières neuves. Une nouvelle possibilité sera introduite pour

³ Directive 80/1268/CEE du Conseil, du 16 décembre 1980, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la consommation de carburant des véhicules à moteur (JO L 375).

⁴ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission (JO L 175);

⁵ Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171).

que le livret sur la consommation de carburant soit établi sur la base des certificats de conformité (CdC) des voitures particulières neuves. Le RDW peut décider s'il souhaite changer de méthode et, le cas échéant, à quel moment.

L'élaboration du guide de consommation de carburant sur la base des informations CdC pourrait simplifier le processus. Une condition à cette nouvelle méthode est que le guide soit mis à jour au moins deux fois par an. Selon la directive, tous les nouveaux modèles de voitures particulières disponibles le jour de la publication du guide doivent y figurer, et non tous les modèles disponibles à la vente. Si le RDW souhaite continuer à compiler le livret sur la consommation de la manière actuelle, il peut le faire à l'avenir en demandant aux fournisseurs de lui fournir les informations sur le regroupement des versions en un nouveau modèle de voiture particulière.

Sur la base de la directive, les fournisseurs peuvent regrouper plusieurs modèles ou versions d'un type de voiture en un seul modèle. Dans ce cas, les valeurs à spécifier consommation de carburant et d'émissions de CO₂ de ce modèle sont basées sur le modèle et/ou la version ayant la consommation de carburant et/ou les émissions de CO₂ la plus élevée, respectivement. Les fournisseurs de voitures particulières neuves n'ont pas utilisé cette option de regroupement pour produire l'étiquette énergétique depuis un certain temps. Depuis l'introduction de la nouvelle méthode d'essai pour la consommation d'énergie, la désignation des nouveaux modèles de voitures particulières et les valeurs pour la consommation de carburant et les émissions de CO₂ ont été directement extraits du CdC. Pour l'affiche et le mode d'affichage, les fournisseurs peuvent continuer à utiliser l'option de regroupement. Cela leur permet de limiter la taille de l'affiche.

3. Relation au droit supérieur

Le décret constitue la transposition de la directive. Cette directive vise à garantir que les données relatives à la consommation de carburant et aux émissions de CO₂ des voitures particulières neuves proposées à la vente ou à la location dans l'UE sont mises à la disposition des consommateurs afin qu'ils puissent faire un choix éclairé. La directive prévoit une harmonisation minimale: par exemple, les annexes I, II et III de la directive énoncent les exigences minimales que les États membres doivent respecter lors du contrôle des étiquettes de consommation de carburant, du guide de consommation de carburant et de l'affiche. Cela donne aux États membres la possibilité d'imposer davantage d'exigences concernant ces documents au niveau national. Ce champ est utilisé dans la modification de ce décret.

Cet amendement établit des règlements techniques. La modification doit donc être notifiée à la Commission européenne en vertu de la directive sur les notifications. En conséquence, un projet de ce décret a été soumis à la Commission européenne le [PM] (numéro de notification 2024/xxxx/NL). [Notification des résultats du PM].

La base juridique du décret est l'article 2, paragraphe 3, point a), de la loi de 1994 sur la circulation routière. Cet article stipule que les règles établies en vertu de la présente loi peuvent servir à promouvoir l'utilisation efficace ou économique de l'énergie. En outre, en vertu de l'article 34 de la loi de 1994 sur la circulation routière, il est interdit de proposer ou de mettre sur le marché des véhicules par décret sans respecter les exigences énoncées dans la mesure concernant la disponibilité des informations destinées aux consommateurs sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂. En cas de violation de cette interdiction, le ministre de l'infrastructure et de la gestion de l'eau peut imposer une sanction administrative pécuniaire sur la base de l'article 174c de la loi de 1994 sur la circulation routière. Parallèlement à cette modification du décret, la loi de 1994 sur la circulation routière est modifiée afin de mettre cette interdiction en conformité avec l'élargissement du type d'information du consommateur qui doit figurer sur l'étiquette énergétique conformément au décret. À cette fin, les termes «consommation de carburant» utilisés à l'article 34 sont élargis à la «consommation d'énergie».

En outre, le règlement de 2026 sur les voitures particulières (consommation relative de carburant) (ci-après: le règlement) est adopté et entre en vigueur en même temps que la présente modification. Il définit la nouvelle méthode de calcul pour déterminer les classes d'efficacité énergétique de toutes les voitures particulières. En outre, des classes supplémentaires sont ajoutées à la méthode de calcul pour permettre la comparaison entre les voitures particulières diesel et à essence et les voitures particulières électriques et à hydrogène. Avec l'adoption du nouveau règlement, le règlement relatif aux voitures particulières (économie de carburant relative), qui a établi l'ancienne méthode de calcul pour la classe d'efficacité énergétique, sera abrogé.

4. Impacts

L'impact financier de la mise en œuvre de la nouvelle étiquette énergétique et de l'autre méthode de collecte des données pour le guide sur la consommation de carburant est expliqué ci-après.

Mise en œuvre de la nouvelle étiquette énergétique

Les étiquettes énergétiques sont fournies aux concessionnaires par voie électronique par les fournisseurs ou en leur nom. La directive rend l'étiquetage énergétique obligatoire pour toutes les voitures particulières neuves, y compris celles qui n'ont pas d'émissions de CO₂ ou de consommation de carburant. Les fournisseurs devront procéder à une modification ponctuelle de leur logiciel de production de l'étiquette énergétique afin d'inclure le nouveau champ d'information «consommation d'énergie» sur l'étiquette énergétique.

Le nombre de fournisseurs (importateurs) est estimé à 33, avec un total d'environ 1 800 points de vente pour environ 70 marques de voitures. Le prestataire de services de RDC (anciennement RAI Data Centrum) a également procédé à une estimation des coûts d'adaptation des fournisseurs, en partie pour le compte de RAI Vereniging. Il s'agit des coûts d'adaptation du logiciel d'impression de l'étiquette énergétique. Ces coûts sont inférieurs d'environ un tiers si le fournisseur externalise le système d'étiquetage à un prestataire de services tel que la RDC. Les coûts peuvent également varier parce qu'ils sont plus élevés pour les fournisseurs qui n'ont pas encore investi dans la nouvelle étiquette énergétique. En fonction de ces variables, cette modification ponctuelle du logiciel coûtera au secteur des importations un total d'environ 110 000 EUR en heures (calculé à 100 EUR par heure) et en frais de service.

Les investissements réalisés par les (nouveaux) fournisseurs qui ne disposent pas encore d'un système d'étiquetage parce qu'ils ne vendent que des voitures particulières à émissions nulles ne sont pas inclus dans cette estimation des coûts parce que l'obligation d'étiquetage existait déjà avant ce changement, de sorte qu'il n'y a pas de nouvelle charge réglementaire.

Il n'y a pas de coûts supplémentaires pour les concessionnaires car, dans la pratique, les étiquettes sur les voitures particulières neuves sont remplacées au point de vente aux alentours du 1er janvier de chaque année, car l'étiquette indique l'année.

Afin d'adapter la méthode de calcul à la catégorie d'efficacité énergétique de l'étiquette énergétique, le RDW doit adapter son module d'enregistrement. En prévision du test formel de mise en œuvre, le RDW a estimé le coût indicatif de cette modification ponctuelle à 400 heures.

Si le RDW continue d'appliquer la méthode actuelle de compilation du livret (voir section¹¹ ci-dessous), les coûts de cette modification ponctuelle se limitent à la mise en œuvre des formules adaptées pour déterminer l'étiquette énergétique. Pour cette adaptation de sa mise en œuvre, le RDW a estimé le coût indicatif de cette modification ponctuelle à 400 heures.

Autre méthode de collecte des données du guide de la consommation de carburant

La formulation de l'article 7 permet au RDW d'élaborer le guide de la consommation de carburant d'une manière différente. Par exemple, le RDW pourrait fonder le guide de la consommation de carburant sur les désignations figurant dans le certificat de conformité (CdC) parce que ces données du CdC sont déjà à la disposition du RDW. En prévision du test de mise en œuvre formel, le RDW estime que ces économies représentent à titre indicatif 50 heures-homme par an.

Cela évitera aux fournisseurs d'avoir à échanger des données, car la fourniture d'informations sur le regroupement des versions sous un seul modèle de voiture particulière neuve peut être omise. Actuellement, les fournisseurs doivent fournir chaque année toutes les informations relatives aux modèles et variantes au RDW. Le guide de la consommation de carburant contient 1 800 enregistrements de données de toutes les marques et modèles qui y sont répertoriés (édition 2023). Le prestataire de services RDC estime que le processus de livraison annuel nécessite un effort annuel de la part des fournisseurs de (en moyenne 20 minutes par ligne de données =) 600 heures-hommes. Sur la base d'une moyenne estimée à 100 EUR, le RDC arrive à un coût d'effort de 60 000 EUR par an pour tous les fournisseurs actuellement répertoriés dans le guide de consommation de carburant. Les économies résultant de cette mesure seraient donc de 60 000 EUR pour les fournisseurs utilisant une autre méthode, comme mentionné ci-dessus, par le RDW.

Toutefois, pour le RDW, l'élaboration du guide de consommation de carburant sur la base du CdC entraînerait une augmentation des coûts compte tenu de l'état actuel de la technique. Le RDW devrait créer une nouvelle application à cette fin. En prévision du test de mise en œuvre formel, le RDW estime le coût de la création d'une nouvelle application à environ 2 000 heures-homme. La publication du livret deux fois par an entraînera un coût annuel supplémentaire d'environ 7 500 EUR et un effort supplémentaire de la part de l'organisation d'environ 50 heures-homme.

Compte tenu des coûts escomptés, le RDW a indiqué qu'il ne souhaitait pas utiliser le CdC comme source de données pour le moment. Toutefois, cette option est conservée dans la modification afin de permettre des changements méthodologiques sans qu'il soit nécessaire de modifier le décret.

Tant le secteur automobile (BOVAG, RAI Vereniging et VNA) que les représentants des consommateurs (ANWB et l'Association des consommateurs) ont participé à la conception de ces changements. Les parties soutiennent la proposition.

5. Mise en œuvre, surveillance et application

Le RDW a identifié les domaines dans lesquels les changements prévus ont une incidence sur les travaux du RDW. Les modifications apportées aux systèmes et aux processus s'inscrivent dans le cadre de la structure organisationnelle existante du RDW et impliquent uniquement un effort de traitement de données nouvelles ou modifiées. Les adaptations de l'infrastructure TIC des systèmes ou le déploiement de nouveaux systèmes ne s'appliquent pas. Par conséquent, le RDW ne voit aucun obstacle à la mise en œuvre des modifications envisagées.

L'Inspection de l'environnement humain et des transports (ILT) a effectué un test d'applicabilité, de faisabilité et de résistance à la fraude (test HUF) pour ce décret. L'ILT vérifie les étiquettes énergétiques de manière aléatoire à l'aide du CdC. Ces modifications n'ont pas d'incidence sur cette vérification de la conformité avec le décret.¹² En ce qui concerne la faisabilité, il est prévu qu'aucun ETP supplémentaire ne sera nécessaire et que les effectifs actuels pour les étiquettes énergétiques seront suffisants. Il existe de nouvelles lois et réglementations à cet égard, à la suite desquelles un contrôle de protection contre la fraude a été omis.

6. Conseils et consultation

Le 13 décembre 2024, la présente modification de décret a été soumise au conseil consultatif sur la charge réglementaire (Adviescollege toetsing regeldruk, ATR). L'ATR n'a pas sélectionné cette affaire pour un avis formel parce qu'elle ne devrait pas avoir d'incidence significative sur le fardeau réglementaire.

Consultation en ligne

Au cours de la période allant du 19 décembre 2024 au 24 janvier 2025, 11 réponses aux modifications proposées ont été reçues. Les réponses à cette consultation en ligne indiquent que l'objectif de ces modifications est soutenu et que leur introduction ne suscitera pas d'objections. Les réponses sont majoritairement positives. Aucune raison n'a été trouvée pour modifier le contenu ou la formulation des modifications proposées. Les réponses sont regroupées en quatre thèmes principaux.

Le thème principal «Ajouts et améliorations» a souligné la nécessité d'informer explicitement les consommateurs sur l'étiquette que la voiture particulière la plus économe en énergie est étiquetée A+++ . En réponse à ce commentaire, le format de l'étiquette a été clarifié. L'étiquette modifiée est présentée à l'annexe 1 du décret. Des propositions ont également été faites pour étendre l'étiquetage, par exemple aux camionnettes et aux voitures particulières d'occasion. Cette disposition n'a pas été adaptée car elle entraînerait une extension importante du champ d'application du règlement.

Les aspects environnementaux ont été abordés dans le thème principal «Aspects environnementaux», tels que le comportement réel du conducteur en matière de déplacement et de conduite détermine en fin de compte la consommation d'énergie d'une voiture. Toutefois, l'étiquette énergétique se limite à la consommation de la voiture particulière telle que déclarée par le constructeur. En outre, l'étiquette indique que, outre l'efficacité énergétique d'une voiture particulière, le comportement de conduite et d'autres facteurs non techniques déterminent la consommation de carburant et les émissions de CO₂ d'une voiture.

Le thème principal «Définitions» a mis en évidence, entre autres, l'incohérence présumée du terme «consommation d'énergie», le constructeur automobile utilisant le terme «consommation d'électricité» et le RDW utilisant la «consommation électrique». Ce choix s'explique par le fait que la «consommation d'énergie» est un concept courant, y compris pour d'autres produits économes en énergie.

Sur le thème principal des conditions préalables, des questions ont été soulevées sur les données historiques des étiquettes que le RDW fournit sans obligation sur son site web, et l'industrie automobile a demandé un délai d'adaptation d'au moins six mois entre la date d'entrée en vigueur des modifications et leur publication au Bulletin des lois et décrets et au Journal officiel. La date d'entrée en vigueur de cette modification sera convenue avec les parties qui jouent un rôle dans la mise en œuvre de l'étiquette énergétique.

Pour de plus amples informations sur les réponses soumises, veuillez consulter le rapport de consultation complet à l'adresse suivante:

https://www.internetconsultatie.nl/herziening_energielabel_personenauto/b1

7. Entrée en vigueur

Le présent décret entre en vigueur à une date fixée par décret royal. Il est souhaitable que l'entrée en vigueur ait lieu le 1er janvier de chaque année, en raison de la mise en place des étiquettes au sein des espaces de vente. Cela est conforme aux dates communes d'entrée en vigueur de la législation et à la période commune de mise en œuvre entre la publication du présent décret et son entrée en vigueur.

13

Notes explicatives article par article

Section A (article premier)

Compte tenu du nombre de modifications apportées au présent article, la définition des termes a été révisée.

La plupart des modifications apportées à l'article premier concernent des références à des directives et règlements européens qui ont été abrogés et remplacés par de nouvelles directives et de nouveaux règlements.

Les termes *efficacité énergétique relative*, *valeur de référence* et *formules de régression et classe d'efficacité énergétique* ont été transférés dans le règlement, étant donné que ce nouveau règlement contient également ces notions et des définitions et que ces notions y apparaissent et non dans le corps du présent décret. Ces termes sont essentiels à une bonne compréhension du règlement et sont donc plus à leur place ici. Dans le concept *informations sur la consommation d'énergie*, la référence à l'efficacité énergétique relative est supprimée. Il s'agit d'une correction d'une désignation erronée qui ne joue en réalité aucun rôle dans ce terme.

Section B (article 7)

L'article 7 a été modifié de sorte que les fournisseurs ne doivent fournir les données visées dans cet article qu'à la demande du RDW. Le RDW l'annoncera en temps utile, au moins 8 semaines avant le 1er octobre. Comme expliqué dans la partie générale de l'exposé des motifs, le RDW peut également compiler ces informations sur la base du CdC. Les paragraphes 2 à 5 sont supprimés. En effet, dans la pratique, il semble que l'ajustement intermédiaire n'ait pas lieu et cela n'a causé aucun problème. Il ne s'agit pas d'une obligation au titre de la directive et il n'est donc pas problématique de supprimer cette partie.

Section C (article 8)

L'article 8 fait désormais référence plus généralement aux constantes et aux valeurs de la méthode de calcul pour la classe d'efficacité énergétique, plutôt qu'aux parties plus spécifiques de cette méthode de calcul qui ont été détaillées dans le règlement. Les formules de régression font partie de cette méthode de calcul et ont donc également été supprimées.

Sections D, E et F (Modification des annexes)

La modification des annexes inclut le nouveau format de l'étiquette énergétique. Outre la consommation de carburant, l'étiquette indique désormais également la consommation d'énergie de la voiture.

SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'INFRASTRUCTURE ET À LA GESTION DE L'EAU — TRANSPORTS
PUBLICS ET ENVIRONNEMENT,

C.A. Jansen