

Vergaderjaar 2010–2011

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 1088**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 november 2010

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij vijf fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Fiche 1: verordening vangstmogelijkheden voor EU-vaartuigen van diepzee-vissen (kamerstuk 22 112, nr. 1085)
2. Fiche 2: mededeling belasting op de financiële sector (kamerstuk 22 112, nr. 1086)
3. Fiche 3: mededeling bijdrage EU Regionaal Beleid aan de Europa 2020-strategie (kamerstuk 22 112, nr. 1087)
4. Fiche 4: verordening twee- of driewielige voertuigen en vierwielers
5. Fiche 5: mededeling Europa 2020-kerninitiatief Innovatie-Unie (kamerstuk 22 112, nr. 1089)

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
H. P. M. Knapen

## **Fiche: verordening twee- of driewielige voertuigen en vierwielers**

### **1. Algemene gegevens**

#### *Titel voorstel*

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers

#### *Datum Commissiedocument*

4 oktober 2010

#### *Nr. Commissiedocument*

COM (2010) 542 final

#### *Prelex*

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0542:FIN:NL:PDF>

#### *Nr. impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board*

[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/sec-2010-1152\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/sec-2010-1152_en.pdf)

#### *Behandelingstraject Raad*

Via de Raadswerkgroep Technische Harmonisatie naar de Raad voor Concurrentievermogen.

#### *Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

#### *Rechtsbasis, stemwijze Raad, rol Europees Parlement en comitologie*

- a) *Rechtsbasis*  
Artikel 114 VWEU
- b) *Stemwijze Raad en rol Europees Parlement*  
Gekwalificeerde meerderheid in de Raad en medebeslissingsrecht EP.
- c) *Delegatie en/of comitologie*  
De Commissie wordt bijgestaan door het technisch comité motorvoertuigen, ingesteld bij artikel 40 van Richtlijn 2007/46/EG.

### **2. Samenvatting BNC-fiche**

#### *Korte inhoud voorstel*

De voorgestelde verordening betreft een vervanging van de bestaande richtlijnen met toelatingseisen voor twee- en driewielige voertuigen, waaronder:

- een flinke aanscherping in drie stappen van de eisen aan de schadelijkheid van de uitlaatgassen;
- de introductie van antiblokkeerremsystemen voor zwaardere motorfietsen;
- de verbetering van het toezicht op de conformiteit van de verkochte voertuigen.

Eenzijds bundelt het voorstel bestaande regelgeving en zorgt het daarmee voor een overzichtelijker geheel, anderzijds verscherpt het de eisen ten aanzien van de verkeersveiligheid en de milieuprestaties van de voertuigen.

*Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*  
Positief. Door aanscherping van veiligheids- en milieueisen op EU-niveau te regelen wordt gezorgd voor een gelijk speelveld. Het in de ontwerpverordening voorgestelde tempo van aanscherping van de milieueisen is

vergelijkbaar met dat voor personenauto's en zorgt er voor dat L-categorie voertuigen op termijn geen bovenproportioneel aandeel in luchtverontreinigende emissies voor hun rekening nemen.

#### *Nederlandse positie en eventuele acties*

Nederland verwelkomt het voorstel en is op hoofdlijnen positief over de getoonde ambitie.

### **3. Samenvatting voorstel**

#### *Inhoud voorstel*

Het voorstel richt zich tot voertuigen van de categorie L: twee- en driewielige bromfietsen, twee- en driewielige motorfietsen, motoren met zijspan en vierwielers zoals quads en minicars. De Commissie wil met dit voorstel:

- een einde maken aan de complexiteit van de huidige regelgeving voor deze voertuigen;
- het toenemende aandeel luchtverontreinigende emissies van deze categorie voertuigen terugdringen;
- de voertuigveiligheid vergroten;
- regels stellen voor nieuwe technologieën en voertuigen;
- ervoor zorgen dat de verkoop en registratie van bepaalde voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden, voldoen aan de typegoedkeuringseisen.

De voorgestelde verordening moet de huidige Kaderrichtlijn vervangen, evenals veertien bijzondere richtlijnen en 21 wijzigingsrichtlijnen. De voertuigen die onder deze verordening vallen moeten tijdens de typegoedkeuring in drie stappen (de eerste in 2014, de tweede in 2017 en de derde in 2020) aan respectievelijk de Euro 3, 4 en 5 uitlaatgasnormen voldoen, waarbij voor motorfietsen geldt dat ze aan de Euro 4, 5 en 6 normen moeten voldoen. Verder moeten de voertuigen die onder de verordening vallen, worden uitgerust met een systeem dat dagverlichting automatisch inschakelt en moeten zwaardere tweewielers worden uitgerust met een antiblokkeerremstelsel.

#### *Impact assessment Commissie*

Het in opdracht van de Commissie uitgevoerde *impact assessment* laat zien dat de milieu- en veiligheidswinst van de voorgestelde maatregelen ruimschoots opweegt tegen de hogere productiekosten van de voertuigen die het gevolg zullen zijn van de strengere eisen.

### **4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel**

#### a) *Bevoegdheid:*

de Commissie baseert de bevoegdheid op artikel 114 VWEU. Er is sprake van een gedeelde bevoegdheid met de lidstaten. Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag.

#### b) *Functionele toets:*

- *Subsidiariteit: positief.*
- *Proportionaliteit: positief.*
- *Onderbouwing:*

Regelgeving op Europees niveau is de meest voor de hand liggende keuze. Regelgeving op een lager niveau zou kunnen leiden tot verstoring van de interne markt, tot verschillen in milieu- en veiligheidsprestaties van de betreffende voertuigen en tot hogere administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Het subsidiariteitsoordeel is derhalve positief. Een verordening is een goed instrument om enerzijds de doelen van vereenvoudiging van regelgeving en

aanscherping van milieu- en veiligheidseisen te realiseren, en anderzijds een verstoring van de interne markt te voorkomen. Een verordening hoeft immers niet omgezet te worden in nationale regelgeving. De beoogde doelen kunnen hierdoor eerder bereikt worden dan bij de keuze voor een ander instrument.

- c) *Nederlands oordeel:*  
Nederland onderschrijft het doel van vereenvoudiging regelgeving en aanscherping milieu- en veiligheidseisen. Het politieke oordeel over het voorstel is positief.

## **5. Implicaties financieel**

- a) *Consequenties EU-begroting*  
Vooralsnog geen. Voor de derde emissiestap (Euro 6 voor motorfietsen en Euro 5 voor alle overige L-voertuigen) is een aanvullend milieueffectonderzoek gepland dat uit de begroting van de Commissie zal worden gefinancierd.
- b) *Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/of decentrale overheden*  
Geen, voor zover de overheid niet zelf motorfietsen aanschaft.
- c) *Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*  
Bromfietsen, motorfietsen, andere twee- en driewielige voertuigen, quads en minicars zullen wellicht door de strengere eisen in beperkte mate duurder worden. Ook kunnen de tarieven (bijvoorbeeld voor de aanvrager van een typegoedkeuring of van een kentekenbewijs) mogelijk stijgen als gevolg van gestegen uitvoeringskosten. Hier staat tegenover dat het voorstel gunstig is voor het bedrijfsleven door vereenvoudiging en verdere harmonisering van toelatingseisen. Bovendien leidt het voorstel tot aanzienlijke milieu- en veiligheidswinst en brandstofbesparing.
- d) *Administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden*  
De bestaande besluiten en regelingen moeten worden ingetrokken. Ter uitvoering van de verordening moet een typekeuringsinstantie worden aangewezen en moet overtreding van de verordening strafbaar worden gesteld. Voorts vraagt de ontwerpverordening van de lidstaten om (meer) markttoezicht. De implicaties daarvan zijn op dit moment nog niet duidelijk, maar het kan betekenen dat er beter toezicht moet gaan worden uitgeoefend of de op de markt gebrachte voertuigen een typekeuring hebben en of de voorschriften verbonden aan die typekeuring (conformiteit en duurzaamheid) voldoende worden nageleefd. Eventuele aanvullende uitvoeringskosten worden in de tarieven (bijvoorbeeld voor de aanvrager van een typegoedkeuring of van een kentekenbewijs) van de uitvoeringsorganisatie verdisconteerd.
- e) *Administratieve lasten voor bedrijfsleven en burger*  
Voor burgers is er geen wijziging in administratieve lasten. Voor bepaalde fabrikanten van (onderdelen van) L-voertuigen die voor het eerst onder de regelgeving vallen kan de administratieve lastendruk stijgen, aangezien ze een typegoedkeuring moeten verkrijgen. Grosso modo zullen voor de fabrikanten van (onderdelen van) L-voertuigen de administratieve lasten niet wijzigen als gevolg van inhoudelijke veranderingen in de typekeuringseisen.

## **6. Implicaties juridisch**

- a) *Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid*  
Het betreft een verordening die rechtstreeks zal werken, inhoudelijke omzetting in nationale wetgeving is niet nodig. Er moeten sancties worden vastgesteld en er moet een typekeuringsinstantie worden aangewezen. Lidstaten hebben – in enkele gevallen – de bevoegdheid

om bepaalde beleidsmaatregelen (bijvoorbeeld voor wat betreft de verkoop en het in het verkeer brengen van onderdelen en technische eenheden) zelf in te vullen. Omdat deze verordening bestaande richtlijnen vervangt, moet regelgeving ter implementatie van richtlijnen (o.a. het Besluit typekeuring bromfietsen luchtverontreiniging en enkele uitvoeringsregelingen) worden aangepast of ingetrokken.

b) *Voorgestelde datum inwerkingtreding*

De verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie en is van toepassing met ingang van 1 januari 2013. De sancties moeten zijn vastgesteld zes maanden na de publicatie van de verordening.

c) *Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Voor de laatste stap van aanscherping van de milieueisen is een evaluatiebepaling opgenomen in art. 21 leden 4 en 5. Uiterlijk op 1 januari 2016 zal de Commissie een alomvattend milieueffectonderzoek uitvoeren om vast te stellen welke beleidsmaatregelen moeten worden genomen om de laatste stap te bereiken.

## **7. Implicaties voor uitvoering en handhaving**

a) *Uitvoerbaarheid*

Qua uitvoerbaarheid sluit de systematiek van typekeuring goed aan bij de bestaande praktijk voor andere categorieën voertuigen, waarmee een jarenlange ervaring bestaat.

b) *Handhaafbaarheid.*

Voor zover het om voertuigen gaat waarvoor het voeren van een kenteken verplicht is, is de handhaving eenvoudig. Zonder bewijs van typekeuring wordt geen kenteken afgegeven en mag men niet van de weg gebruik maken. In het geval dat door de nieuwe verordening voertuigen op de markt komen zonder kentekenplicht, zal op een andere wijze moeten worden verzekerd dat geen niet-typegekeurde voertuigen op de markt worden gebracht.

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Het voorstel heeft geen directe gevolgen voor ontwikkelingslanden.

## **9. Nederlandse positie (belangen en eerste algemene standpunt)**

Nederland verwelkomt het voorstel van de Commissie. Vereenvoudiging van regelgeving, aanscherping van emissienormen, vergroting van de voertuigveiligheid en een beter markttoezicht op de introductie van voertuigen en voertuigonderdelen op de EU-markt zijn stuk voor stuk beleidsdoelen waar Nederland achter staat. Wel wil Nederland eerst laten onderzoeken wat het effect van onder meer ABS-specifiek op motoren is, waarbij de voordelen tegen de nadelen worden afgewogen. De aanscherping van de emissienormen, die op termijn erg ambitieus zijn, stemt tot tevredenheid. Het tijdpad van de inwerkingtreding van de normen betekent wel dat ze op korte termijn niet bijdragen aan het halen van de luchtkwaliteitseisen of de emissieplafonds. Verder vindt Nederland het onwenselijk dat een aantal vierwielers (quads) buiten deze en andere regelgeving valt. Nederland zal er – samen met andere lidstaten – op inzetten dat dit wordt gerepareerd. Tot slot wordt de nieuwe categorisering van L-voertuigen nog bestudeerd op mogelijk onwenselijke gevolgen en daar zal zo nodig actie op worden ondernomen.