

Vergaderjaar 2011–2012

**22 112**

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

**Nr. 1329**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 januari 2012

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij 15 fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 01: Verordening betreffende een monitoring en rapportage systeem broeikasgassen en overige klimaatrelevante informatie (Kamerstuk 22 112, nr. 1317)

Fiche 02: Richtlijn alternatieve beslechting consumentengeschillen (Kamerstuk 22 112, nr. 1318)

Fiche 03: Verordening online beslechting consumentengeschillen (Kamerstuk 22 112, nr. 1319)

Fiche 04: Verordening Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij voor 2014–2020 (Kamerstuk 22 112, nr. 1320)

Fiche 05: Verordening inzake de implementatie en exploitatie Europese satelliet navigatie systemen (Kamerstuk 22 112, nr. 1321)

Fiche 06: Verordening Europees Instituut voor Innovatie en Technologie (EIT) met besluit over de Strategische Innovatie Agenda van het EIT (Kamerstuk 22 112, nr. 1322)

Fiche 07: Verordening inzake grondafhandelingsdiensten op EU-luchthavens en tot intrekking richtlijn 96/67/EG (Kamerstuk 22 112, nr. 1323)

Fiche 08: Verordening betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op luchthavens in de Europese Unie (Kamerstuk 22 112, nr. 1324)

Fiche 09: Verordening geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op civiele luchthavens in de Europese Unie (Kamerstuk 22 112, nr. 1325)

Fiche 10: Verordening programma concurrentievermogen (MKB's) COSME 2014–2020 (Kamerstuk 22 112, nr. 1326)

Fiche 11: Mededeling over de toekomst van de BTW (Kamerstuk 22 112, nr. 1327)

Fiche 12: Verordening wijzigingen Informatienet Landbouwbedrijfboekhoudingen (ILB) (Kamerstuk 22 112, nr. 1328)

Fiche 13: Verordening betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen  
Fiche 14: Europa in de wereld: verordeningen voor de instrumenten van  
extern beleid 2014–2020 (Kamerstuk 22 112, nr. 1330)  
Fiche 15: Verordening Europees grensbewakingssysteem (EUROSUR)  
(Kamerstuk 22 112, nr. 1331)

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

## **Fiche: Verordening betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen**

### **1. Algemene gegevens**

**Titel voorstel:** Verordening betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen.

**Datum Commissiedocument:** 9 december 2011.

**Nr. Commissiedocument:** COM (2011) 856.

**Prelex:** [http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosId=201164](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=201164)

*Nr. impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board:*  
SEC (2011) 1504;  
SEC (2011) 1505.

**Behandelingstraject Raad:** Raad Concurrentievermogen.

**Eerstverantwoordelijk ministerie:** Ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie.

*Rechtsbasis, stemwijze Raad, rol Europees Parlement en gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen:*

- a) *Rechtsbasis:* Artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
- b) *Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement:* Gewone wetgevingsprocedure: gekwalificeerde meerderheid in de Raad en medebeslissingsrecht Europees Parlement (artikel 294 VWEU).
- c) *Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen:* Het voorstel voorziet erin dat de Commissie gedelegeerde handelingen mag vaststellen om de bepalingen te wijzigen die betrekking hebben op testmethoden en geluidsniveaus.

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

Nederland staat positief tegenover het voorstel om de bestaande richtlijn 70/157/EEG te vervangen door de voorgestelde verordening. Het voorstel bevat namelijk een aanzienlijke aanscherping van de hoeveelheid geluid die nieuwe personen-, bestel- en vrachtwagens maximaal mogen produceren. De voorgestelde eisen voor personen- en bestelauto's zijn minder streng dan het niveau dat sommige stille voertuigen nu al realiseren en ook de eisen voor vrachtwagens zijn technisch haalbaar. Daarnaast stelt de verordening een nieuwe methode vast voor het meten van de geluidsemisies door voertuigen. Invoering van strengere geluidsnormen in combinatie met een deugdelijke testmethode, zal leiden tot minder verkeerslawaai. Hierdoor kunnen de substantiële kosten voor geluidwerende en geluiddempende maatregelen worden verlaagd en ook zal er sprake zijn van minder gezondheidsschade door verkeerslawaai. Voor wat betreft de personenwagens is Nederland er voorstander van om ook aan stap 3 al invulling te geven en niet zoals de Commissie in de evaluatieverplichting voorstelt hierover na drie jaar een besluit te nemen. Nederland hecht er ook aan dat technische onderdelen van het voorstel verbeterd worden en geen uitholling van de eisen opleveren. Subsidiariteit en proportionaliteit worden positief beoordeeld.

### 3. Samenvatting voorstel

Het voorstel bevat een getrapte aanscherping van eisen aan het geluid van voertuigen, met invoeringstermijnen van 2 respectievelijk 5 jaar. Met deze eisen zal het verkeer 2–3 dB stiller worden. Hierbij wordt een nieuwe meetmethode overgenomen die de laatste 10 jaar in de UN/ECE ontwikkeld is en die meer representatief is dan de bestaande methode. Ten slotte komen er eisen voor het geluid dat gemaakt wordt in het hogere toereengebied.

### 4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

- a) *Bevoegdheid*: Op grond van artikel 114 van het Verdrag is de EU bevoegd tot het stellen van eisen aan voertuigen. Het betreft een gedeelde bevoegdheid met de lidstaten. Nederland kan zich vinden in de gekozen rechtsgrondslag.
- b) *Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*: Nederland oordeelt de subsidiariteit positief. Lidstaten en EU hebben in het belang van de industrie uitdrukkelijk gekozen om alleen op EU-niveau eisen te stellen. Lidstaten moeten conform de Kaderrichtlijn voertuigen toelaten die aan de eisen voldoen.  
Nederland oordeelt de proportionaliteit positief. Gegeven de gezondheidsproblematiek en de daarbij behorende kosten van geluidbeheersing is een behoorlijke stap voorwaarts noodzakelijk. Studies wijzen uit dat bronaanpak het meest kosteneffectief is, en dat maatregelen voor stillere auto's het meest kostenefficiënt zijn.
- c) *Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*: Het voorstel voorziet erin dat de Commissie gedelegeerde handelingen mag vaststellen om de bepalingen te wijzigen die betrekking hebben op de testmethoden (Bijlagen I, II en IX tot en met XI van de verordening) en geluidsniveaus (Bijlage III van de verordening). Nederland steunt het Commissie voorstel voor wat betreft de testmethoden. Deze worden vastgesteld in VN/ECE-verband en aan eenmaal vastgestelde testmethoden hoeft niet meer te worden gesleuteld in een Comité. Voor de maximale geluidsniveaus die zijn vastgelegd in Bijlage III zijn er naar het inzicht van Nederland geen gedelegeerde of uitvoeringshandelingen nodig. De auto-industrie is immers gebaat bij zekerheid; de maximale geluidsniveaus voor stap 1 (binnen 2 jaar) en stap 2 (binnen 5 jaar) moeten daarom tussentijds niet gewijzigd kunnen worden. Dit geldt ook voor stap 3 (na 7 jaar) waarvan Nederland vindt dat deze nu ook al getalsmatig ingevuld moeten worden.

### 5. Financiële implicaties en administratieve lasten

- a) *Consequenties EU-begroting*: Geen.
- b) *Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/of decentrale overheden*: Voor de overheden zijn er geen kosten. Wel zijn er over een looptijd van 30 jaar vermeden kosten die worden geraamd op honderden miljoenen euro. Hierbij moet worden gedacht aan geluidsvoorzieningen die niet nodig zijn, en vermeden kosten op het terrein van de volksgezondheid.  
De bestaande begrotingsregels dienen in acht te worden genomen en staat voor het Rijk centraal dat de beleidsverantwoordelijke departementen de financiële gevolgen moeten opvangen binnen de eigen begroting, conform de regels budgetdiscipline.
- c) *Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*: De baten van het voorstel zijn in de studie voor de Commissie<sup>1</sup> conservatief ingeschat op het twintigvoudige van de kosten voor het

---

<sup>1</sup> TNO, Rapport 'VENOLIVA', 2011.

bedrijfsleven: EU-breed 120 miljard baten voor overheden en burgers versus 6 miljard kosten voor de autofabrikanten; de kosten-batenverhouding ligt op 1:20. Specifiek voor vrachtwagenfabrikanten is in eerste instantie 160 mln (verdeeld over ca. 10 fabrikanten) aan kosten ingeschat voor deze aanpassing. In de verordening is evenwel de recente wijziging door de VN/ECE van de meetmethode voor vrachtwagens betrokken waardoor vrachtwagens die 1 dB meer lawaai maken toch voldoen aan de eisen. Dit houdt in dat niet alleen de kosten voor de Europese vrachtwagenindustrie aanzienlijk lager zullen zijn, maar ook de maatschappelijke baten. Alle bovengenoemde kosten en baten zijn berekend over een periode van 30 jaar.

- d) *Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger:* Geen.

## **6. Implicaties juridisch**

- a) *Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid:* De verordening heeft directe werking. Indien nodig zal het Voertuigreglement hierop worden aangepast.
- b) *Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen en kaderbesluiten), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen):* Fase 1 wordt van kracht 2 jaar na publicatie, fase 2 wordt dat 5 jaar na publicatie.
- c) *Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling:* In de richtlijn is een evaluatie opgenomen na 3 jaar.

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

- a) *Uitvoerbaarheid:* Ingewikkelder methode dan de huidige maar goed uitvoerbaar bij typekeuring, en *conformity of production* testen.
- b) *Handhaafbaarheid:* De eisen gelden voor fabrikanten. Daar is een goed werkend systeem voor van Typegoedkeuring en *Conformity of Production*.

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen

## **9. Nederlandse positie**

Nederland staat positief tegenover dit voorstel dat is gericht op stiller verkeer, omdat het de substantiële kosten voor mitigerende maatregelen verlaagt en gezondheidsschade vermindert. De voorgestelde eisen voor vrachtwagens zijn technisch haalbaar en de eisen voor personen- en bestelauto's zijn minder streng dan het niveau dat sommige stille voertuigen nu al realiseren. Nederland is er daarom voorstander van dat voor wat betreft personenwagens nu al een verdere stap wordt gemaakt die recht doet aan de huidige stand van de techniek. Wanneer daar geen steun voor is in de besluitvorming wordt via de evaluatieverplichting in de verordening na drie jaar bezien of verdere stappen mogelijk zijn. Nederland hecht er voorts aan dat technische onderdelen van het voorstel geen uitholling van de eisen opleveren. Voorbeeld hiervan is het gebruik van stille testwegdekken, waarmee een lawaaiige auto stiller wordt in de test en toch goedgekeurd kan worden.