

Vergaderjaar 2019–2020

35 427

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele andere wetten in verband met de uitvoering van verordening (EU) 2018/858 en andere besluiten van de Europese Unie betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Uitvoeringswet verordening (EU) 2018/858)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1. Inleiding

Deze wetswijziging dient ter uitvoering van diverse door de Europese Unie (EU) vastgestelde verordeningen die betrekking hebben op de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen, die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd of voorzieningen die ter bescherming van inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers zijn bestemd (hierna: goedkeuring van motorvoertuigen cs). In de voorgestelde wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994) wordt in verband met de uitvoering van die EU-besluiten, de Dienst Wegverkeer (RDW) aangewezen als goedkeuringsinstantie, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) als markttoezichthouder en wordt de strafrechtelijke- en bestuurlijke handhaving van overtredingen van deze verordeningen geregeld. Daarnaast regelt dit wetsvoorstel dat nationale bepalingen over onderwerpen die in de EU-verordeningen zijn geregeld zullen vervallen. De bestaande dan nog resterende nationale bepalingen op het gebied van de goedkeuring van motorvoertuigen cs worden opnieuw geredigeerd. Volgens vast kabinetsbeleid is er bij deze wetswijziging sprake van zuivere uitvoering van EU-wetgeving. De EU-verordeningen laten de lidstaten geen keuzemogelijkheden die tot extra lasten kunnen leiden. De keuzemogelijkheid voor nationale regels die de verordeningen bieden, komen overeen met de tot op heden ook al bestaande mogelijkheden tot het treffen van nationale regels.

Deze wetswijziging strekt in eerste instantie tot uitvoering van de kaderverordening voor vierwielige motorvoertuigen¹ (hierna: verordening (EU) 2018/858). Deze verordening is met ingang van 1 september 2020 van toepassing. Deze kaderverordening vervangt een richtlijn uit 2007², die met name in hoofdstuk III van de Wvw 1994 en de daarop gebaseerde Regeling voertuigen was geïmplementeerd.

Daarnaast dient dit wetsvoorstel tot aanvullende uitvoering van de kaderverordening voor landbouw- en bosbouwvoertuigen³ (hierna: verordening (EU) 167/2013) en de kaderverordening voor twee- of driewielige voertuigen⁴ (hierna: verordening (EU) 168/2013) die al met ingang van 1 januari 2016 van toepassing zijn. De uitvoering van deze verordeningen is ook geregeld in hoofdstuk III van de Wvw 1994 en de daarop gebaseerde Regeling voertuigen.

Ook dient dit wetsvoorstel tot (hernieuwde) uitvoering van (andere) EU-harmonisatieverordeningen die zien op specifieke onderwerpen die relevant zijn bij de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen cs. Het gaat hierbij om de op dit moment 23 verordeningen die worden genoemd in de bijlage bij verordening (EU) 2018/858. In verband hiermee wordt op deze plaats al met name gewezen op twee EU-verordeningen die betrekking hebben op de emissies van motorvoertuigen. De uitvoering van deze verordeningen valt tot nu toe onder de Wet milieubeheer (Wm). Zij zullen onder de Wvw 1994 worden gebracht (zie punt 3.5).

Naast deze wetswijziging is ook een wijziging van enkele algemene maatregelen van bestuur en enkele ministeriële regelingen, zoals een wijziging van de Regeling voertuigen, noodzakelijk. Het zal hierbij met name gaan om het schrappen van bepalingen die door de EU-verordeningen over de goedkeuring van motorvoertuigen cs overbodig zijn geworden en het corrigeren van verwijzingen naar de gewijzigde of ingetrokken internationale- en EU-wetgeving.

Voor een goed begrip van de verordeningen en deze wetswijziging zal in hoofdstuk 2 van deze toelichting eerst een beschrijving worden gegeven van de hoofdlijnen van de Europese en nationale goedkeuringsprocedures van motorvoertuigen (punt 2.1). Daarna zal op de verschillende verordeningen nader worden ingegaan (punt 2.2 tot en met 2.4). Aansluitend zullen de hoofdlijnen van deze uitvoeringswet worden besproken (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 zal worden ingegaan op de strafbaarstelling, het toezicht en de handhaving van de verschillende verordeningen en resterende nationale bepalingen met betrekking tot de typegoedkeuring van motorvoertuigen. In hoofdstuk 5 zal worden ingegaan op de gevolgen van dit wetsvoorstel en de ontvangen adviezen en reacties op consultaties. In hoofdstuk 6 tenslotte zal worden ingegaan op de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel. Deze memorie van toelichting telt 3 bijlagen. Bijlage 1 bevat tabellen die betrekking hebben op de uitvoering van de

¹ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn nr. 2007/46/EG (PbEU 2018, L 151).

² Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PbEU 2007, L 263).

³ Verordening (EU) 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (PbEU 2013, L 60).

⁴ Verordening (EU) 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60).

drie kaderverordeningen, bijlage 2 op de uitvoering van de emissieverordeningen die onder de Wvw 1994 zullen worden gebracht. In bijlage 3 is een lijst opgenomen van de op dit moment van kracht zijnde EU-harmonisatieverordeningen die worden genoemd in de bijlagen bij verordening (EU) 2018/858 en die voor de toepassing van deze wetswijziging relevant zijn.

2. Achtergronden

2.1. Beschrijving op hoofdlijnen goedkeuringsprocedure motorvoertuigen

Alvorens motorvoertuigen cs in de Europese Unie (EU) of in Nederland op de markt gebracht mogen worden, dienen zij te zijn goedgekeurd door een goedkeuringsinstantie. Fabrikanten die binnen en buiten de EU gevestigd zijn, hebben de keuze bij welke goedkeuringsinstantie in de EU zij de aanvraag voor goedkeuring indienen. In Nederland is de Dienst Wegverkeer (RDW) van oudsher als goedkeuringsinstantie aangewezen. Voordat een goedkeuring wordt afgegeven, test een door een goedkeuringsinstantie aangewezen technische dienst of het voertuig voldoet aan de voor de onderdelen van het voertuig geldende Europese-, Nederlandse- of gelijkwaardige eisen van de Verenigde Naties (VN). Een fabrikant kan ook zelf onder toezicht van een technische dienst testen laten doen op deze eisen, maar dan moet die fabrikant daarvoor zijn geaccrediteerd.

Voldoet het voertuig, gelet op de door de fabrikant aangeleverde testrapporten of certificaten, aan de (inter)nationaal vastgestelde eisen, dan wordt het voertuig goedgekeurd door de goedkeuringsinstantie. De goedkeuring voor systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen, uitrustingsstukken of voorzieningen voor dergelijke voertuigen of aanhangwagens daarvan, of van voorzieningen ter bescherming van inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers, kan door goedkeuringsinstanties van verschillende lidstaten zijn verleend. Een fabrikant van een motorvoertuig dat voorzien is van een zogenaamde EU-typegoedkeuring of EU-kleine serie typegoedkeuring, mag dat voertuig in alle EU-lidstaten en de staten die deel uitmaken van de Europese Economische Ruimte (EER), te weten Liechtenstein, Noorwegen en IJsland, op de markt aanbieden of in de handel brengen. Van oudsher biedt de EU-regelgeving de lidstaten ruimte voor nadere regels met betrekking tot nationale typegoedkeuringen en -individuele goedkeuringen. Een motorvoertuig dat voorzien is van een nationale kleine serie typegoedkeuring of nationale individuele goedkeuring mag in Nederland op de markt worden gebracht. Een andere lidstaat, kan deze nationale goedkeuring erkennen.

Na de afgifte van de goedkeuring houdt de RDW toezicht op de conformiteit van de productie. Indien nadien blijkt dat een voertuig, systeem of onderdeel bijvoorbeeld niet voldoet omdat de testresultaten blijken te zijn vervalst, dan kan de RDW eisen dat het product weer in lijn wordt gebracht met de afgegeven (type)goedkeuring of kan de RDW de typegoedkeuring of individuele goedkeuring intrekken. Met een goedkeuring kan het voertuig worden ingeschreven in het kentekenregister van de lidstaat en kan het, na de verkoop, op naam van de eigenaar worden gezet (tenaamstelling) en is het toegelaten tot het verkeer op de weg.

Daarnaast is in de (internationale) wetgeving voorzien in regels op basis waarvan een fabrikant aan wie een typegoedkeuring is verleend, voertuigen moet terugroepen indien zich een ernstig gevaar kan voordoen voor de verkeersveiligheid, het milieu of de volksgezondheid. De fabrikant

moet er dan alles aan doen om de voertuigen te (laten) herstellen en het gevaar te neutraliseren.

Aan het voorgaande kan nog worden toegevoegd dat een groot deel van de besluitvorming op het terrein van de goedkeuring van motorvoertuigen cs ook plaatsvindt binnen de zogenaamde Europese Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, waarbij ook de Europese Commissie namens de lidstaten partij is⁵. Technische voorschriften die daar worden ontwikkeld vinden uiteindelijk meestal integraal hun voortzetting binnen de geharmoniseerde voertuigeisen van de Europese Unie of in de nationale voertuigeisen. Er zijn echter ook situaties waarbij die omzetting nog niet heeft plaatsgevonden of waarbij fabrikanten bij de RDW, bijvoorbeeld voor voertuigen die niet voor de Europese markt bestemd zijn, goedkeuring vragen op grond van de door de VN vastgestelde regels. Deze worden in het spraakgebruik aangeduid als VN/ECE-goedkeuring op grond van Overeenkomst 1958 of »58 Agreement⁶. Op basis van deze overeenkomst wordt door de RDW ook goedkeuring verleend voor voorzieningen ter bescherming van inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers (bijvoorbeeld voor motorhelmen).

In het geval de hierboven geschetste wetgeving niet volstaat, kan worden teruggevallen op de Warenwet, waarin de EU-richtlijn 2001/95/EG betreffende algemene productveiligheid is geïmplementeerd.

2.2 Verordening (EU) 2018/858: Kaderverordening vierwielige motorvoertuigen

Naast de wens de eerdere richtlijn uit 2007 te actualiseren en om te zetten naar een verordening, heeft de ontdekking van dieselfraude bij diverse autofabrikanten in september 2015 en het gebrek aan instrumenten om daarbij effectief in te grijpen, geleid tot het opstellen van deze nieuwe verordening. De verordening voorziet in een herziening van bepaalde onderdelen van het (type)goedkeuringsstelsel en de introductie van markttoezicht op motorvoertuigen. Hierbij valt te denken aan duidelijkere terugroepings- en vrijwaringsprocedures en aan een duidelijkere afbakening van taken en verantwoordelijkheden van marktdeelnemers in de toeleveringsketen en van de bij de handhaving betrokken autoriteiten en partijen. Daarbij dient de onafhankelijkheid van die autoriteiten en partijen te worden gewaarborgd en dienen belangenconflicten te worden voorkomen.

Verordening (EU) 2018/858 is van toepassing op de voertuigen van de categorieën M (vervoer van passagiers), N (vervoer van goederen) en O (aanhangwagens bij deze voertuigen) en op systemen, onderdelen, technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd. In de bijlagen bij de verordening wordt, net zoals dat bij de richtlijn uit 2007 het geval was, bepaald aan welke eisen uit andere EU-regelgevingshandelingen (met name verordeningen) of VN/ECE-eisen die betrekking

⁵ Besluit 97/836/EG van de Raad van 27 november 1997 inzake de toetreding van de Europese Gemeenschap tot de overeenkomst van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen («Herziene overeenkomst van 1958») (PbEU 1997, L346).

⁶ Overeenkomst betreffende de vaststelling van geharmoniseerde technische reglementen van de Verenigde Naties voor voertuigen op wielen en voor uitrustingsstukken en onderdelen die daarop kunnen worden gemonteerd en/of gebruikt, en betreffende de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen die krachtens die reglementen van de Verenigde Naties zijn verleend (Trb. 1959/83).

hebben op specifieke onderwerpen (brandstofgebruik, emissies, stuurvoorzieningen, remsystemen, toegestane geluidsniveaus, etc.) moet worden voldaan alvorens goedkeuring kan worden verleend.

Verordening (EU) 2018/858 bevat over diverse onderwerpen veel nieuwe regels ten opzichte van de richtlijn uit 2007. De meest in het oog springende zijn:

- a. De verplichting voor de lidstaten om naast het aanwijzen van een (type)goedkeuringsinstantie⁷, die stringenter conformiteitstoezicht moet houden voor en na de verlening van een goedkeuring, een markttoezichtautoriteit aan te wijzen die met specifieke taken zal worden belast, zoals een minimum aantal af te nemen tests;
- b. meer bevoegdheden voor de Europese Commissie, zoals de mogelijkheid voor de commissie om zelf tests en keuringen te doen;
- c. de oprichting van een zogenaamd Forum voor de uitwisseling van informatie over handhavingsaspecten;
- d. de verplichting om met ingang van juni 2026 online gegevens uit te wisselen tussen de lidstaten en de Commissie;
- e. meer verplichtingen voor (vertegenwoordigers van) fabrikanten, importeurs en distributeurs zoals een verbod op het in de handel brengen van producten die niet aan de verordening voldoen, informatieplicht naar gebruikers en naar de goedkeuringsinstanties;
- f. meer controle op goedkeuringsinstanties en technische diensten die betrokken zijn bij de goedkeuringen;
- g. bepalingen over de wijze waarop door fabrikanten, goedkeuringsinstanties en markttoezichthouders gehandeld moet worden nadat is geconstateerd dat voertuigen een gevaar opleveren voor de verkeersveiligheid, het milieu of de volksgezondheid en de in verband daarmee te nemen maatregelen om het gevaar te neutraliseren; en
- h. mogelijk maken dat voertuigen ook moeten worden teruggeroepen (recall) in geval het voertuig niet overeenstemt met de verleende goedkeuring.

Op basis van de verordening (EU) 2018/858 zullen meer dan 30 uitvoerings- en gedelegeerde handelingen worden vastgesteld. Naar verwachting zullen de kaderverordening, de bijlagen daarbij en de uitvoerings- en gedelegeerde handelingen, net zoals dat bij de richtlijn het geval was, frequent worden gewijzigd en aangepast aan de stand van de techniek.

Net als de richtlijn uit 2007, is deze verordening niet van toepassing op de goedkeuring van alle voertuigen van de genoemde categorieën. In bijvoorbeeld artikel 42 wordt ruimte voor de lidstaten gelaten om bepaalde voertuigtypen bij een nationale goedkeuring vrij te stellen van de verplichtingen uit de verordeningen, mits voor die voertuigen alternatieve voorschriften worden vastgesteld⁸.

2.3. Verordening (EU) 167/2013 en 168/2013: Kaderverordening landbouw- en bosbouwvoertuigen en Kaderverordening twee- of driewielige voertuigen en vierwielers

Deze kaderverordeningen zijn van toepassing op de voertuigen van de categorieën T en C (trekkers), categorie R (aanhangwagens) en categorie S (verwisselbare getrokken uitrustingsstukken) en op diverse voertuigen van

⁷ In verordening (EU) 2018/858, maar ook in andere verordeningen, wordt meestal de term «goedkeuringsinstantie» gebruikt, maar de term «typegoedkeuringsinstantie» komt ook voor (zie bijvoorbeeld artikel 67 tot en met 81 van verordening (EU) 2018/858).

⁸ Voor een meer uitgebreide toelichting op dit punt wordt verwezen naar de toelichting bij het nieuw voorgestelde artikel 21 van de Wvv 1994 (artikel I, onderdeel E).

categorie L (voertuigen op twee, drie en vier wielen volgens de indeling in de betreffende verordening). De verplichtingen uit deze verordeningen voor fabrikanten, importeurs, distributeurs en de bepalingen ten behoeve van de (type)goedkeuringsinstantie en de markttoezichthouder, komen in grote lijnen overeen met de bepalingen uit de verordening (EU) 2018/858. Op basis van de genoemde kaderverordeningen zijn veel uitvoerings- en gedelegeerde handelingen vastgesteld. De kaderverordeningen, de bijlagen daarbij en de uitvoerings- en gedelegeerde handelingen, worden frequent gewijzigd en aangepast aan de stand van de techniek. Bij de inwerkingtreding van de verordeningen (EU) 167/2013 en 168/2013 werden eerdere EU-richtlijnen over dit onderwerp ingetrokken. De voor de juiste uitvoering van deze verordeningen verlangde uitvoeringswetgeving is, na wijziging van de Regeling voertuigen⁹, (vooralsnog) opgenomen in hoofdstuk 3 van die regeling. In de toelichting bij die wijzigingsregeling is toen al aangegeven dat met betrekking tot de goedkeuring van en het markttoezicht op voertuigen het stelsel zoals vastgelegd in de Wv 1994 en hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen, gehandhaafd diende te blijven tot het moment dat de eerder genoemde richtlijn uit 2007, zou worden vervangen door een kaderverordening. Ook de adequate handhaving van die verordeningen uit 2013 zou op een later moment geregeld worden. Nu verordening (EU) 2018/858 is vastgesteld, wordt nu ook het wettelijke stelsel en de adequate handhaving van deze verordeningen geregeld.

Net als de inmiddels ingetrokken richtlijnen, zijn deze verordeningen niet van toepassing op alle voertuigen van de genoemde categorieën. Zie bieden ruimte voor de lidstaten om bij een nationale goedkeuring bepaalde voertuigtypen vrij te stellen van de verplichtingen uit de verordeningen, mits voor die voertuigen alternatieve voorschriften worden vastgesteld¹⁰.

2.4 Andere relevante EU-harmonisatieverordeningen en richtlijnen

Zoals hierboven al werd aangegeven wordt in de bijlagen bij verordening (EU) 2018/858 naar andere EU-regelgevingshandelingen verwezen. Het gaat om EU-wetgeving in verband met bijvoorbeeld de functionele voertuigveiligheid, constructie-eisen, brandstofgebruik of milieu en aandrijfprestaties die in acht moeten worden genomen bij de goedkeuring van motorvoertuigen cs. In het geval van EU-typegoedkeuringen of individuele EU-goedkeuringen zijn die andere regelgevingshandelingen, zowel richtlijnen als verordeningen, via (de bijlagen van) die kaderverordening direct van toepassing. In het geval van nationale goedkeuringen, zijn deze zogenaamde harmonisatieverordeningen, ondanks dat de kaderverordeningen ruimte bieden voor afwijkende nationale regels in verband met deze goedkeuringen, ook direct van toepassing. Voor zover het EU-richtlijnen betreft die van toepassing zijn op nationale goedkeuringen, is wel aparte implementatiewetgeving nodig. Dit is geregeld in hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen. Tot op heden is de uitvoering van de bedoelde verordeningen met uitzondering van de hieronder genoemde twee verordeningen, voor zover nodig, ook geregeld in hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen.

⁹ Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 4 december 2015, IENM/BSK-2015/110814, tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met de uitvoering van de verordening (EU) 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen en verordening (EU) 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60) (Stcrt 44282).

¹⁰ Voor een meer uitgebreide toelichting op dit punt wordt verwezen naar de toelichting bij het nieuw voorgestelde artikel 21 van de Wv 1994 (artikel I, onderdeel E).

Dit is echter anders voor twee door de Europese Unie vastgestelde emissieverordeningen uit 2007¹¹ (hierna: verordening (EG) 715/2007) en 2009¹² (hierna: verordening (EG) nr 595/2009). Deze verordeningen hebben betrekking op de voor goedkeuring van motorvoertuigen relevante emissies door respectievelijk lichte personen- en bedrijfsvoertuigen en zware bedrijfsvoertuigen (voertuig categorieën M en N). Deze verordeningen zijn met ingang van 3 januari 2009 respectievelijk 31 december 2012 van toepassing. In de verordeningen zijn diverse verplichtingen opgenomen waaraan een fabrikant moet voldoen om goedkeuring te kunnen krijgen, daarnaast zijn er enkele verplichtingen opgenomen voor bijvoorbeeld gebruikers van deze voertuigen (zogenoemde permanente eisen). De uitvoeringswetgeving ten behoeve van deze verordeningen (aanwijzing van de RDW als goedkeuringsinstantie en strafbaarstelling van inbreuken op die verordeningen) is opgenomen in het op de Wm gebaseerde Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging¹³. De aanwijzing van de ILT als toezichthouder volgt direct uit de Wm (artikel 19.2b, lid 1a). Voor zover het de permanente eisen betreft, is de uitvoeringswetgeving geregeld in de Regeling voertuigen. Een deel van de bepalingen uit deze emissieverordeningen wordt met ingang van de inwerkingtreding van verordening (EU) 2018/858 onder die kaderverordening gebracht¹⁴. Het betreft met name de verplichting voor fabrikanten om toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie van voertuigen te geven.

Tenslotte wordt voor de volledigheid hier nu ook al gewezen op verordening (EU) 2019/1020¹⁵. Deze verordening is met ingang van 16 juli 2021 in Nederland van toepassing. In verband met de uitvoering van die verordening zal binnenkort een separaat wetsvoorstel worden ingediend waarin ook een wijziging van de Wvw 1994 zal worden voorgesteld. Deze nieuwe verordening heeft, voor zover het de goedkeuring van motorvoertuigen betreft, betrekking op het markttoezicht op de in bijlage I bij die verordening genoemde richtlijnen en verordeningen. Kort samengevat gaat het om de in deze toelichting al eerder genoemde kaderverordeningen en om enkele met name genoemde EU-harmonisatieverordeningen en richtlijnen. Daarnaast regelt verordening (EU) 2019/1020 dat, voor zover het betreft de met name in bijlage II bij die verordening

¹¹ Verordening nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2007, L 171).

¹² Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEU 2009, L 188).

¹³ Besluit van 1 maart 2014 tot wijziging en intrekking van diverse besluiten ter uitvoering van verordening (EG) 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2007, L 171) en van verordening (EG) 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEU 2009, L 188) en tot een technische aanpassing van het Waterbesluit (Stb. 120).

¹⁴ Het gaat met name om de informatieverplichtingen voor fabrikanten; de betreffende artikelen uit de emissieverordeningen komen te vervallen (zie artikelen 86 en 87 van Verordening (EU) 2018/858).

¹⁵ Verordening (EU) 2019/1020 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende markttoezicht en conformiteit van producten en tot wijziging van Richtlijn 2004/42/EG en de Verordeningen (EG) nr. 765/2008 en (EU) nr. 305/2011 (PbEU 2019, L169).

genoemde EU-wetgeving zonder bepalingen inzake sancties, dat de lidstaten sancties op de overtreding van die verordeningen en richtlijnen moeten vaststellen (artikel 41 van verordening (EU) nr 2019/1020). Alle in de bijlage bij verordening (EU) 2019/1020 genoemde richtlijnen en verordeningen maken ook deel uit van de in de bijlagen bij verordening (EU) 2018/858 genoemde richtlijnen en verordeningen.

3. Hoofdpijnen van deze uitvoeringswet

3.1 Inleiding

Alhoewel EU-verordeningen, anders dan richtlijnen, rechtstreeks doorwerken in de nationale rechtsorde van de lidstaten, zijn de lidstaten volgens het EU-recht wel verplicht de nodige uitvoeringsregelgeving vast te stellen om verordeningen te operationaliseren, zodat de verordeningen in een lidstaat daadwerkelijk kunnen worden toegepast en gehandhaafd. Voor de verordeningen waarop dit wetsvoorstel ziet, houdt dit in dat een goedkeuringsinstantie en een markttoezichtautoriteit moeten worden aangewezen. Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van de nationale beleidsruimte die de verordeningen bieden om nadere of afwijkende regels te stellen. Tot slot dient te worden voorzien in afdoende sanctio-nering. Daarnaast moeten de lidstaten nationale regelgeving waarmee hetzelfde wordt beoogd, intrekken. Hoofdstuk III van de Wvw 1994 was met name bedoeld ter implementatie van de eerder aangehaalde ingetrokken richtlijnen. Dit wetsvoorstel voorziet daarom in het intrekken van het huidige hoofdstuk III van de Wvw 1994 voor zover de verorde-ningen daar al in voorzien.

3.2 Aanwijzen goedkeuringsinstantie (artikel I, onderdeel C (wijziging van artikel 4b van de Wvw 1994)).

Diverse verordeningen verplichten de lidstaten om een (type)goedkeu-ringsinstantie op te richten, aan te wijzen of gaan er van uit dat er van een goedkeuringsinstantie gebruik wordt gemaakt. Een goedkeuringsinstantie is belast met de verlening, intrekking en weigering van EU-en nationale typegoedkeuringen en individuele goedkeuringen, de aanwijzing van technische diensten die de keuringen feitelijk verrichten en de zorg voor de naleving door fabrikanten van hun verplichtingen inzake de overeen-stemming van bijvoorbeeld de voertuigen, systemen, onderdelen, die zij produceren met het goedgekeurde type. De goedkeuringsinstantie die een goedkeuring heeft verleend, moet ook maatregelen nemen om te verifiëren of voldoende is gewaarborgd dat motorvoertuigen die in productie zijn, niet afwijken van het type waarvoor door de goedkeurings-instantie een goedkeuring is verleend. Vervolgens moet een goedkeu-ringsinstantie ook de correcte toewijzing van identificatienummers van de motorvoertuigen controleren. De goedkeuringsinstantie die voor een voertuigtype goedkeuring heeft verleend, neemt ook de nodige maatre-gelen wanneer voertuigen niet met het goedgekeurde type in overeen-stemming zijn en kan zo nodig de typegoedkeuring in trekken.

Op grond van artikel 4b Wvw 1994 is de RDW van oudsher belast met deze taak. De RDW is een zelfstandig bestuursorgaan dat onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat valt. Er is geen aanleiding om hier verandering in aan te brengen. Wel wordt de aanwijzing van de RDW, meer dan tot nu toe het geval is, gekoppeld aan de taken die voor een goedkeuringsinstantie voortvloeien uit de verordeningen. Daarnaast blijft de RDW ook belast met de natio-nale- en VN/ECE-goedkeuringen die in hoofdstuk III van de Wvw 1994 geregeld blijven.

3.3 Aanwijzen markttoezichthouder (artikel I, onderdeel T (artikel 158 en 158a (nieuw) van de Wvw 1994))

De verordeningen verplichten de lidstaten om een markttoezichtautoriteit op te richten of aan te wijzen. Een markttoezichtautoriteit is de nationale instantie die verantwoordelijk is voor het uitvoeren van het markttoezicht op de verordeningen in de lidstaat. Het markttoezicht omvat activiteiten en maatregelen om ervoor te zorgen dat voertuigen die op de markt worden aangeboden, voldoen aan de Europese- en Nederlandse regelgeving. De taken en verplichtingen van de markttoezichtautoriteit zijn omschreven in de verordeningen. De lidstaten dienen overeenkomstig de verordeningen markttoezicht en controles te organiseren en te verrichten met betrekking tot voertuigen *cs* die op de markt zijn. Op grond van het Besluit aanwijzing toezichthouders artikelen 34 en 35 Wegenverkeerswet 1994 is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (lees: de ILT) aangewezen als toezichthouder op die artikelen van de Wvw 1994. Dit betekent dat het huidige ILT toezicht beperkt is tot het optreden bij overtreding van het handelsverbod voor niet goedgekeurde voertuigen en bij misleiding of de indruk wekken dat een voertuig is goedgekeurd. Dit toezicht is aanzienlijk beperkter, dan op grond van de verordeningen wordt verlangd. Daarom wordt in dit wetsvoorstel via artikel 158 en het nieuwe artikel 158a Wvw 1994 geregeld dat onder toezicht, tevens markttoezicht wordt verstaan en kan de ILT als markttoezichthouder worden aangewezen. Dit houdt in dat de ILT belast zal worden met alle taken die in de verordeningen aan de markttoezichtautoriteit worden toebedeeld. Voor de duidelijkheid zal in de aanwijzing van de ILT de EU-wetgeving worden genoemd waarop markttoezicht zal worden gehouden. Daarbij zal ook rekening worden gehouden met de verschillende inwerkingtredingsdata die de relevante verordeningen hebben.

Wat betreft het toezicht op de nationale goedkeuringen en VN/ECE-goedkeuringen kan daar nog aan worden toegevoegd dat tevens wordt voorgesteld de ILT ook als markttoezichthouder voor deze goedkeuringen aan te wijzen. Er zijn geen redenen het toezicht bij die goedkeuringen anders te regelen dan het toezicht op EU-goedkeuringen.

3.4 Nationale beleidsruimte in de kaderverordeningen

Het nieuw voorgestelde hoofdstuk III van de Wvw 1994 heeft met name betrekking op de nationale goedkeuringen en VN/ECE-goedkeuringen en waartoe met name de verordening (EU) 2018/858 en 167/2013 de ruimte bieden. Voor een meer uitgebreide toelichting wordt met name verwezen naar de voetnoot bij de artikelsgewijze toelichting bij het nieuw voorgestelde artikel 21, tweede lid, van de Wvw 1994.

Wat betreft de nationale beleidsruimte van verordening (EU) 168/2013 wordt opgemerkt dat een gedeelte daarvan is opgenomen in het al langer bestaande artikel 20b van de Wvw 1994. Het gaat hier om de aanwijzing voor toelating tot het verkeer van de zogenaamde bijzondere bromfietsen. Bijzondere bromfietsen zijn motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van niet meer dan 50 cm³ of een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicapt voertuig. Hiervoor geldt, zoals gezegd, een aanwijzing van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in plaats van een nationale goedkeuring door de RDW. Bij de beoordeling van een verzoek tot aanwijzing maakt de Minister gebruik van de op artikel 20b van de Wvw 1994 gebaseerde Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Bij de beoordeling van de aanvraag heeft de RDW als adviseur een belangrijke rol nu verplicht om advies van de RDW wordt

gevraagd waarbij naar de technische aspecten wordt gekeken en de RDW toeziet op de conformiteit van de productie.

In de brief van 26 februari 2019 (Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 674) is aangekondigd dat op de lange termijn het toezicht op deze aanwijzing uitgebreid zou worden, zeker met het oog op de mogelijke toename van het aantal bijzondere bromfietsen. Gelet op de huidige wettekst kan de ILT nu nog geen volledig toezicht houden op het in de handel brengen van deze bijzondere bromfietsen die als zodanig zijn aangewezen. Wel heeft de ILT recent een onderzoekstaak gekregen. Dit betekent dat de ILT onder meer kan verifiëren of de juiste documentatie (zoals een certificaat van overeenstemming) aanwezig is bij een voertuig dat wordt gepresenteerd als bijzondere bromfiets. Hierover kan de ILT rapporteren aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De ILT richt zich bij dit onderzoek op de distributeur, importeur, de fabrikant of anderszins een aanvrager van een aanwijzing voor een bijzondere bromfiets. Met eventuele bevindingen kan de RDW bij het risicogericht toezicht op de conformiteit van de productie nadat de aanwijzing is verleend, rekening houden. De politie kan op basis van de bevindingen van de ILT gericht handhaven op het gebruik van bijzondere bromfietsen.

Omdat de aanwijzing als bijzondere bromfiets door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat goed vergelijkbaar is met de nationale goedkeuringen van motorvoertuigen cs door de RDW, wordt een en ander rond bijzondere bromfietsen zo veel mogelijk in lijn gebracht met hoe dit wordt geregeld voor voertuigen waarvoor een nationale goedkeuring wordt gegeven. Zo zijn in het voorstel bepalingen opgenomen over de aanvraag van een aanwijzing en de kosten die daarvoor in rekening worden gebracht, over de mogelijkheid om een aanwijzing te schorsen of in te trekken en over het organiseren van terugroepacties bij ernstige gevaren en het melden van non-conformiteit.

Ook wordt de ILT eenzelfde markttoezichttaak voor de categorie bijzondere bromfiets gegeven als in dit wetsvoorstel wordt voorgestaan voor de nationale- en EU-goedkeuringen. Enerzijds doordat een verbod wordt ingesteld op het aanbieden van niet-aangewezen motorrijtuigen als motorrijtuigen die op de weg mogen worden gebruikt en anderzijds omdat de ILT een passend handhavingsinstrumentarium krijgt. Dit betekent dat in de handelsfase de ILT naast het verrichten van onderzoek ook kan handhaven ten aanzien van motorrijtuigen die niet zijn aangewezen, maar wel als zodanig op de markt worden aangeboden, door middel van bestuurlijke boetes, lasten onder bestuursdwang en lasten onder dwangsom. De marktdeelnemers worden bovendien wettelijk verplicht om mee te werken aan het markttoezicht. De ILT kan hierdoor bijzondere bromfietsen van de markt van «toegelaten» motorrijtuigen weren die niet zijn aangewezen of niet langer voldoen aan de aanwijzing en zodoende zorgen dat deze niet (langer) aangeboden worden aan de gebruiker.

Ook is in dit wetsvoorstel een expliciete verbodsbepaling opgenomen voor het gebruiken of laten staan van niet-aangewezen motorrijtuigen op de weg. Deze bepaling is van belang voor de politie en het OM, om een concrete grondslag te hebben voor het kunnen beboeten van personen die met een niet-aangewezen motorrijtuig rijden.

De in dit wetsvoorstel voorgestelde wijzigingen in hoofdstuk IV van de Wegenverkeerswet 1994 zijn voor bijzondere bromfietsen niet van belang. Hoofdstuk IV gaat immers over de kentekening. Bijzondere bromfietsen zijn voornamelijk uitgezonderd van de kentekenplicht. Die keuze wordt

echter, zoals in de al eerder aangehaalde kamerbrief al is opgemerkt, op dit moment heroverwogen.

3.5 Emissieverordeningen onder de Wvw 1994

Zoals hierboven onder punt 2.4 al werd opgemerkt zijn er enkele emissieverordeningen die relevant zijn bij de goedkeuring van motorvoertuigen, maar waarvan de uitvoering via het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging is geregeld dat onder de Wet milieubeheer valt. De herziening van hoofdstuk III van de Wvw 1994 biedt de gelegenheid, zoals al diverse malen sinds de laatste herziening van hoofdstuk III van de Wvw 1994 is aangekondigd¹⁶, ook deze wetgeving onder de Wvw 1994 te brengen. Als gevolg hiervan zal het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging worden ingetrokken; voor zover nodig zullen enkele nog resterende bepalingen uit de emissieverordeningen in de Regeling voertuigen worden opgenomen. Hierdoor zal alle voor de goedkeuring van voertuigen cs relevante wetgeving onder de Wvw 1994 en de daarbij behorende Regeling voertuigen komen te vallen. Hiermee zal ook het bestaande verschil in hoogte van de sanctiemaatregelen op inbreuken van de verschillende verordeningen (zie punt 4.2) worden opgeheven.

4. Strafbaarstelling, toezicht en handhaving

4.1 Inleiding

In de verschillende verordeningen wordt de lidstaten de verplichting opgelegd sancties vast te stellen bij inbreuken op de betreffende verordening door marktdeelnemers, dat wil zeggen door fabrikanten, vertegenwoordigers van fabrikanten, importeurs of distributeurs. Het gaat daarbij met name om sancties bij overtredingen tijdens de goedkeuringsprocedure of in het kader van het markttoezicht. De lidstaten dienen alle nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat die sancties worden toegepast¹⁷. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn. De lidstaten moeten de Commissie in kennis stellen van de desbetreffende bepalingen en van eventuele latere wijzigingen daarvan. Daarnaast wordt steeds een aantal met name genoemde inbreuken op artikelen van de verordeningen genoemd die in elk geval gesanctioneerd moeten worden. Alhoewel de sanctiebepalingen in de verschillende verordeningen (taalkundig) niet geheel identiek zijn en een nadere duiding hieromtrent soms ontbreekt gaat het daarbij, samengevat, om:

- a) het zonder goedkeuring op de markt aanbieden van voertuigen en systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen, uitrustingsstukken, en voorzieningen door dergelijke voertuigen en aanhangwagens daarvan of van voorzieningen ter bescherming van inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers waarvoor goedkeuring is vereist, of het met die intentie vervalsen van documenten, certificaten, platen of goedkeuringsmerken;
- b) het vervalsen van testresultaten voor goedkeuring of conformiteit onder bedrijfsomstandigheden of in verband met markttoezicht;
- c) het gebruiken van manipulatie-instrumenten;

¹⁶ Zie bijvoorbeeld Kamerstukken II 2007/08, 31 562, nr. 3, pag. 4–5 of pag 9 van het in voetnoot 13 genoemde besluit. Maar ook in het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State op het in voetnoot 13 genoemde besluit (advies W.14.13.0376/IV van 13 december 2013) is aangedrongen op deze aangekondigde overheveling.

¹⁷ Zie bijvoorbeeld artikel 84 van verordening (EU) 2018/858, artikel 76 van verordening (EU) 167/2013, artikel 72 van verordening (EU) 167/2013, artikel 11 van verordening (EG) 595/2009 en artikel 13 van verordening (EG) 715/2007.

- d) het afleggen van onjuiste of valse verklaringen tijdens de goedkeuringsprocedures of de procedures die tot een terugroeping leiden of terwijl er corrigerende maatregelen van toepassing zijn;
- e) het achterhouden van gegevens of technische specificaties die zouden kunnen leiden tot terugroeping van voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden of tot het weigeren of intrekking van de goedkeuring; en het
- f) het weigeren van toegang tot informatie.

Daarnaast dient er een sanctie te zijn voor het niet-naleven door technische diensten van de vereisten voor hun aanwijzing op grond van verordening (EU) 2018/858 en andere verplichtingen die uit die verordening voortvloeien.

De sanctionering van de hierboven genoemde inbreuken op de verordeningen komt naast de mogelijkheid voor de goedkeuringsinstantie tot het intrekken van de goedkeuring of het intrekken van de aanwijzing als technische dienst.

4.2 Huidige sanctiestelsel: Wegenverkeerswet 1994 en Wet milieubeheer

Het huidige systeem van sanctionering van de goedkeuringswetgeving op basis van de Wvw 1994, (kort samengevat: die van toepassing is op de wetgeving met betrekking tot de voertuigcategorieën die worden bedoeld in de drie kaderverordeningen uit 2013 en 2018), voldoet aan de (toentertijd bestaande) verplichtingen die voortvloeiden uit de (inmiddels ingetrokken) richtlijnen. Daarin stond dat de lidstaten sancties dienen vast te stellen die van toepassing zijn in geval van overtreding van de bepalingen van de richtlijnen.

Op dit moment wordt de wetgeving inzake de goedkeuring van voertuigen op basis van de Wvw 1994 als volgt gesanctioneerd:

- gebruik van een niet goedgekeurd voertuig op de weg (artikel 33) is gesanctioneerd met een hechtenis van maximaal 2 maanden of een boete 2e categorie (art 177 Wvw 1994);
- overtreden van het handelsverbod voor niet goedgekeurde voertuigen en misleiding of de indruk wekken dat een voertuig is goedgekeurd (artikel 34 en 35) is een economisch delict en als overtreding gesanctioneerd via de Wet op de economische delicten (WED) met maximaal 6 maanden hechtenis of een boete van de vierde categorie (artikel 1, onder 4°, jo artikel 6, eerste lid, onder 5°, WED).

De sanctionering van de twee emissieverordeningen uit 2007 en 2009 op basis van de Wet milieubeheer, is als volgt geregeld. Het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging waarin de sanctionering van die verordeningen is geregeld, berust op de artikelen 9.5.1 en 9.5.6 van de Wet milieubeheer. Overtreding van deze voorschriften is een economisch delict (artikel 1a, onder 2°, van de WED). Opzettelijke overtreding is een misdrijf (zie artikel 2, eerste lid, van de WED); in de overige gevallen zijn het overtredingen. In geval van een misdrijf is de sanctionering een gevangenisstraf van ten hoogste 2 jaar, taakstraf of geldboete van de vierde categorie (artikel 6, eerste lid, onder 2° van de WED). In geval van overtredingen kan een hechtenis van ten hoogste zes maanden, taakstraf of boete van de vierde categorie worden opgelegd (artikel 6, eerste lid, onder 5°, van de WED).

In beide wettelijke systemen bestaat daarnaast voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (lees: ILT) de mogelijkheid van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de genoemde wetten.

4.3 Nieuw sanctiestelsel

4.3.1 Inleiding

Het opstellen van de voor de uitvoering van de verordeningen noodzakelijke uitvoeringswetgeving geeft aanleiding het huidige sanctiestelsel te heroverwegen. In verband hiermee is gekeken naar de discussie die in Nederland al enige jaren speelt over de wijze van sanctioneren (bestuurlijk, strafrechtelijk of dual), de hoogte van de op te leggen sancties en de rechtsbescherming in dat kader. Hierbij is met name relevant het advies van de Raad van State uit 2015¹⁸, en de reactie daarop van het kabinet in het uitgebrachte nader rapport¹⁹ en de documenten die in dat nader rapport worden genoemd, zoals met name de kabinetsnota over de uitgangspunten bij de keuze van een sanctiestelsel²⁰.

Uit de hierboven aangehaalde documenten blijkt dat met betrekking tot de sanctionering van de verordeningen in beginsel alle modaliteiten (bestuurlijke-, strafrechtelijke of duale handhaving) mogelijk zijn.

4.3.2 Strafrechtelijke handhaving

Strafrechtelijke handhaving is aan de orde bij de naar hun aard meest ernstige normschendingen. In dat geval zal ook al snel behoefte bestaan aan (de dreiging van) meer dan financiële sanctionering om met de ernst van de normschending evenredige straf op te leggen zoals vrijheidsbeneming of stilleggen van de onderneming. Voordeel van het strafrecht is dat het vergaande opsporingsbevoegdheden en dwangmiddelen kent. Ook in het geval er sprake is van een noodzaak tot internationale samenwerking (grensoverschrijdende criminaliteit) kan het strafrecht een uitkomst bieden. Gelet op het doel en de inhoud van de verordeningen en met name het feit dat de dieselfraude bij diverse autofabrikanten een belangrijke reden is geweest voor het vaststellen van verordening (EU) 2018/858, ligt (ongewijzigde) handhaving van de strafrechtelijke handhaving via de WED, van overtredingen genoemd in punt 4.1, in de rede. Het betreft immers delicten van economische aard. Het betreft hier belangrijke verplichtingen voor fabrikanten, vertegenwoordigers, importeurs en distributeurs. Dit zijn vaak grote ondernemingen die aan het begin van de handelsketen staan. De detailhandel moet er op kunnen vertrouwen dat de producten die zij van hen inkopen of doorverkopen voldoen aan de wettelijke eisen. Zoals hierboven al bleek, is er op dit moment echter een verschil in sanctionering via de WED tussen de WvW 1994 en de Wm, met name waar het betreft de hogere sanctie na het opzettelijk begaan van strafbare feiten. Voorgesteld wordt deze ongelijkheid tussen vergelijkbare delicten te corrigeren en daarmee overtreding van de goedkeuringswetgeving in de WvW 1994 te sanctioneren zoals in het huidige stelsel van de Wm. Deze sanctionering zal naar verwachting meer doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn dan de huidige sanctionering op basis van de WvW 1994, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen opzettelijk en niet opzettelijk begaan van strafbare feiten.

In aanvulling op het voorgaande wordt nog opgemerkt dat de huidige strafrechtelijke handhaving waar het betreft het ongekeurd op de weg laten staan of met een ongekeurd voertuig te rijden, ongewijzigd gehandhaafd blijft (nieuw artikel 32 (voorheen artikel 33) juncto artikel 177 van de WvW 1994) of, in het geval van de bijzondere bromfiets, nieuw wordt toegevoegd (artikel 20h van de WvW 1994).

¹⁸ Stcrt 2015, 30280. Advies van 13 juli 2015, No. W03.15.0138/II

¹⁹ Stcrt 2018, 31269. Nader rapport van 26 april 2018

²⁰ Kamerstukken I, 2008/09, nr 31 700 VI, D en brief 18 april 2019, Kamerstukken II 2018/19, 29 279, nr. 503.

4.3.3 Introductie bestuurlijke boete

Op dit moment bestaat noch in de Wvw 1994 noch in de Wm de mogelijkheid tot het opleggen door de ILT of RDW van een bestuurlijke boete bij overtredingen door marktdeelnemers van de (type)goedkeuringswetgeving. In verband daarmee hebben zowel de ILT als de RDW aangegeven dat door de hierboven geschetste handhavingssystematiek het toezicht op de goedkeuringswetgeving minder slagvaardig is dan gewenst.

De wens tot introductie van de bestuurlijke boete, naast strafrechtelijke handhaving, staat niet op zich. Ook op andere rechtsgebieden waar typegoedkeuring een rol speelt (en waarbij met name sprake is van extra eisen op het gebied van informatievoorziening en traceerbaarheid van producten) en waarbij het markttoezicht op fabrikanten, vertegenwoordigers van fabrikanten, importeurs en distributeurs wordt verbeterd en aangescherpt is de mogelijkheid van bestuurlijke boete geïntroduceerd. Dit is bijvoorbeeld het geval in verband met de EU-wetgeving in het kader van het sinds 2008 geïntroduceerde zogenaamde Nieuw Wettelijk Kader (NWK) van de Europese Unie²¹ (zie bijvoorbeeld de Wet pleziervaartuigen 2016 of Wet scheepsuitrusting 2016). De te sanctioneren inbreuken op basis van de EU-wetgeving met betrekking tot de goedkeuring in de zin van het NWK zijn tot op zekere hoogte vergelijkbaar met de te sanctioneren inbreuken die worden genoemd in de voor dit wetsvoorstel relevante EU-verordeningen betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen cs.

Voor de introductie van een bestuurlijke boetebevoegdheid zal, gelet op de in punt 4.3.1 genoemde documenten, moeten worden onderbouwd dat:

- voldaan is of zal worden aan organisatorische randvoorwaarden, waaronder de aanwezigheid van een voldoende toegerust en professioneel bestuursorgaan en de beschikbaarheid van kwantitatief en kwalitatief voldoende capaciteit;
- er sprake is van veelvoorkomende en betrekkelijk lichte overtredingen die eenvoudig zijn vast te stellen of waarbij verwacht mag worden dat in de praktijk doorgaans geen rechterlijk oordeel zal worden ingeroepen over de sanctie of de toegepaste bevoegdheden; en
- het bestuursorgaan beschikt over bijzondere expertise terwijl die onvoldoende voor handen is bij het Openbaar Ministerie (OM) en politie, zeker in het geval de handhaving wel veel specifieke kennis en kunde vereist. Als bepaalde overtredingen niet vaak voorkomen is het voor OM en politie niet lonend om deze deskundigheid op te bouwen.

In het kader van de handhaving van de verordeningen lijken er gelet op het voorgaande geen belemmeringen te zijn om naast strafrechtelijke handhaving, bestuurlijke handhaving door de ILT en RDW in de Wvw 1994 te introduceren voor betrekkelijk lichte overtredingen die eenvoudig zullen zijn vast te stellen zoals bij overtredingen als genoemd in punt 4.1. Voorgesteld wordt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat deze mogelijkheid ook te bieden in het kader van de aanwijzing van de bijzondere bromfiets. Deze aanwijzing is, zoals al eerder gezegd, goed vergelijkbaar met de goedkeuring door de RDW.

De ILT heeft vanuit andere wetten, zoals bijvoorbeeld de al eerder aangehaalde scheepvaartwetten, al ervaring met het instrument van de bestuurlijke boete. De organisatorische randvoorwaarden zoals expertise met betrekking tot de Algemene wet bestuursrecht zijn daar aanwezig. Uit de beperkte ervaringen als toezichthouder op de goedkeuringswetgeving op basis van de Wvw 1994 en de Wm, blijkt dat er sprake is van veelvoor-

²¹ <http://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/new-legislative-framework/>

komende en betrekkelijk lichte overtredingen (inbreuken op de verordeningen) die eenvoudig zijn vast te stellen en waarbij door de beboete (rechts)personen in de praktijk naar verwachting doorgaans geen rechterlijk oordeel zal worden ingeroepen over de sanctie of de toegepaste bevoegdheden, zoals het met onjuiste merktekenen of platen op de markt aanbieden van voertuigonderdelen.

Alhoewel de ILT voor de verordeningen uit 2013 en 2018 nog niet als markttoezichthouder is aangewezen, beschikt de ILT, omdat deze dienst al wel belast is met het toezicht op de artikelen 34 en 35 van de Wvw 1994 en de Wm, al wel over enige kennis en expertise op het gebied van de goedkeuringswetgeving. De verordeningen verlangen echter een intensiever markttoezicht dan tot nu toe het geval was. Ook het vastgestelde aantal af te nemen tests op grond van verordening (EU) 2018/858 is nieuw. Wat betreft het instrument van de bestuurlijke boete wordt in dit wetsvoorstel voorgesteld in artikel 174c Wvw 1994 de ILT, voor een aantal met name genoemde inbreuken op de EU-verordeningen in het kader van het markttoezicht op EU-goedkeuringen en vergelijkbare nationale goedkeuringen de mogelijkheid te bieden tot het opleggen van een bestuurlijke boete.

De RDW heeft tot op heden geen ervaring met het instrument van bestuurlijke boete. Bij de taakuitoefening als goedkeuringsinstanties kunnen zich echter situaties voordoen waarbij dit instrument de betere naleving van wetgeving te goede zal komen. De RDW heeft daarom aangegeven graag te willen gaan werken met het systeem van de bestuurlijke boete. Om deze reden wordt in dit wetsvoorstel voorgesteld de RDW, voor inbreuken in het kader van de goedkeuringsprocedure, de mogelijkheid te bieden een bestuurlijke boete op te kunnen leggen (nieuw artikel 174b van de Wvw 1994). Alhoewel de RDW nog geen ervaring met het systeem van bestuurlijke boete heeft, heeft het als bestuursorgaan, wel kennis en expertise op het gebied van het bestuursrecht en met name de Algemene wet bestuursrecht. Bij relatief lichte overtredingen bestaat tot op heden slechts de mogelijkheid de goedkeuring in te trekken. Via dit wetsvoorstel wordt daar de mogelijkheid tot schorsing van de goedkeuring aan toegevoegd. Dit zijn echter in veel gevallen te zware middelen. Het informeren van het OM ten behoeve van strafrechtelijke sanctionering wordt in dergelijke gevallen eveneens als een te zwaar middel gezien. Om die reden wordt de bestuurlijke boete als meer passend beschouwd. De RDW heeft vanaf de eerste gesprekken in verband met het opstellen van deze uitvoeringswet de tijd gehad zich voor te bereiden op de introductie van de bestuurlijke boete.

Naar verwachting zal de bestuurlijke boete bijdragen aan de bevordering van de naleving van de goedkeuringswetgeving nu de ILT en RDW de mogelijkheid krijgen een punitieve sanctie van financiële aard op te laten leggen (lik-op-stuk). De kans dat bijvoorbeeld onjuist verstrekte informatie door een fabrikant of andere marktdeelnemer ongestraft blijft zal aanzienlijk verminderen. Zeker nu wordt voorgesteld het mogelijk te maken om deze geldelijke sancties ter inning over te dragen aan een andere lidstaat van de Europese Unie (zie artikel VI-wijziging van de Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging van geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie). Het voorgaande neemt echter niet weg, dat, indien daar aanleiding toe bestaat, naast de bestuurlijke boete, ook schorsing of intrekking van de goedkeuring nog aan de orde kan zijn. Dit kan betekenen dat voor een vergelijkbare inbreuk, zoals bijvoorbeeld misleiding, zowel de ILT in het kader van het markttoezicht moet optreden als de RDW bij onderzoek of intrekking van de goedkeuring aan de orde is. De genoemde diensten zullen over de wijze van samenwerking in dergelijke samenloop situaties met elkaar en met het OM afspraken

maken. Het voorgaande is van overeenkomstige toepassing op de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van de aanwijzing van de bijzondere bromfiets.

5. Gevolgen, adviezen en consultaties

5.1 Regeldruk gevolgen en toetsing door Adviescollege toetsing regeldruk (ATR).

Deze wetswijziging beoogt alleen de verordeningen te operationaliseren voor zover zij dat nog niet waren, zodat zij op de door de Europese wetgever beoogde wijze in Nederland kunnen worden toegepast. Het gaat om de (verplichte) aanwijzing van een markttoezichthouder en een goedkeuringsinstantie en om de (verplichte) regeling van de handhaving. De keuzemogelijkheid voor nationale regels die de verordeningen bieden, komen overeen met de tot op heden ook al bestaande mogelijkheden tot het treffen van nationale regels. Dit betekent dat dit wetsvoorstel niet leidt tot nieuwe administratieve lasten of andere lasten voor bedrijven of burgers (regeldruk gevolgen). Zoals gebruikelijk is een concept van dit wetsvoorstel voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). De ATR heeft geen formeel advies uitgebracht over het voorstel van wet omdat het zich kan vinden in de analyse dat het in dit geval zuivere uitvoering van EU-wetgeving betreft.

Voor de volledigheid wordt hier nog aan toegevoegd dat wat betreft de lasten die voortvloeien uit verordening (EU) 2018/858, uit een door de Europese Commissie uitgevoerde impact assessment volgt dat de implementatie van die verordening als dusdanig een beperkte lastenverhoging als gevolg heeft. De lastenverhoging komt voort uit de toename van toezicht en bijbehorende documentatie. De geraamde kosten voor de uitvoering van verordening (EU) 2018/858 zijn echter, naar de mening van de Commissie, een orde van grootte lager dan de geraamde voordelen die onder andere ontstaan door het verminderen van de waarde van de markt voor non-conforme en onveilige automobielp producten. Ondanks het ontbreken van een uitsplitsing van deze kosten en baten per lidstaat in de impact assessment, ligt het in de lijn der verwachting dat ook in Nederland de voordelen van deze verordening hoger zijn dan de kosten.

5.2 Internetconsultatie

Een internetconsultatie over het ontwerp van dit wetsvoorstel heeft niet plaatsgevonden. Deze vindt niet plaats indien de consultatie niet in betekende mate kan leiden tot aanpassing van het voorstel, zoals bij implementatie- of uitvoeringsregelgeving waarbij, zoals hierboven al aangegeven, geen nationale beleidsruimte is.

5.3 Gevolgen voor de ILT

5.3.1 Inleiding

Omdat de verordeningen aanwijzing van een markttoezichthouder verlangen, waarvoor de ILT zal worden aangewezen, en de ILT in de praktijk nog weinig invulling heeft gegeven aan het toezicht op eerdere EU-verordeningen op het gebied van de (type)goedkeuring van motorvoertuigen, heeft de ILT op verzoek van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uitgevoerd op zowel verordening (EU) 2018/858 als op de verordeningen (EU) 715/2007, 595/2009, 167/2013 en 168/2013. Tegelijkertijd met de HUF-toets op de laatstgenoemde vier verordeningen is ook is een HUF-toets uitgevoerd op een concept van het voorliggende wetsvoorstel. De integrale tekst van de HUF-toetsen wordt

op de wetgevingskalender gepubliceerd. Hieronder zullen kort de belangrijkste punten worden besproken die in de toetsen naar voren zijn gebracht. In reactie daarop wordt opgemerkt dat de opmerkingen, gesignaleerde punten en – zorgen worden herkend. Over diverse onderwerpen zal de komende periode nog nader overleg met de ILT en tussen de RDW en de ILT nodig zijn. Bij het opstellen van het onderhavige wetsvoorstel is, voor zover mogelijk, rekening gehouden met de door de ILT gemaakte opmerkingen.

5.3.2 HUF-toets verordening (EU) 2018/858

In de op 15 mei 2019 uitgebrachte HUF-toets op verordening (EU) 2018/858, merkt de ILT op dat, mits over de juiste middelen kan worden beschikt en met inachtneming van de onderstaande punten, de verordening uitvoerbaar en handhaafbaar zal zijn. De ILT is echter wel van mening dat het toezicht en daarmee de handhaving niet sluitend is in te richten. Dit heeft te maken met het brede toepassingsgebied van de kaderverordening en de grote diversiteit aan producten en voertuigen die er onder vallen. Het is niet mogelijk en niet effectief om ieder jaar op elk product actief toezicht te houden. Daarbij komt dat toezichthouders uit de verschillende lidstaten ook verschillend kijken naar typegoedkeuringen. De grootste impact voor de ILT komt voort uit de verplichte aantallen testen die jaarlijks moeten worden uitgevoerd, mede omdat daarbij ook emissietesten gedaan zullen moeten worden, terwijl dergelijke testen nu nog niet door de ILT wordt gedaan.

Inhoudelijk wordt door de ILT opgemerkt dat zij voornemens is het toezicht op verordening (EU) 2018/858 op dezelfde wijze in te regelen als het al langer bestaande markttoezicht op verkeersproducten. Daarvoor heeft de ILT behoefte aan zowel bestuursrechtelijke als strafrechtelijke instrumenten die nu (te) beperkt aanwezig zijn in de Wv 1994. Daarnaast gaat de ILT in de HUF-toets in op de verschillende rapportageverplichtingen, informatie-uitwisseling en de risico's in het toezicht op individuele goedkeuringen en het toekennen van ontheffingen in het kader van nieuwe technologieën en de rol van de Europese Commissie daarbij. De ILT wil graag in een samenwerkingsovereenkomst met de RDW vastleggen hoe de verschillende rollen worden ingevuld en waar de verantwoordelijkheid van de één ophoudt en die van de ander begint. Deze punten zijn bijvoorbeeld relevant bij het toezicht op technische diensten en in situaties waarbij een product is goedgekeurd terwijl de ILT een inbreuk op de verordening constateert. Daarnaast wijst de ILT op de mogelijke gevolgen van de Brexit, waardoor voertuigen uit het Verenigd Koninkrijk niet langer onder de EU-wetgeving vallen. Ook merkt de ILT op dat nog geen uitspraak kan worden gedaan over de consequenties van de door de EU aangekondigde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen omdat deze nog niet zijn vastgesteld.

Tenslotte worden door de ILT de uitvoeringskosten en personele gevolgen van deze verordening in beeld gebracht.

5.3.3 HUF-toets op verordeningen (EU) 715/2007, 595/2009, 167/2013 en 168/2013

In de op 12 juli 2019 uitgebrachte HUF-toets op deze verordeningen gaat de ILT op dezelfde punten in als in punt 5.3.2 al besproken zijn in de HUF toets op verordening (EU) 2018/858. In aanvulling daarop merkt de ILT op dat de ILT op dit moment nog niet als markttoezichthouder voor de emissieverordeningen uit 2007 en 2009 is aangewezen. Dat wordt middels dit wetsvoorstel geregeld. Bij de ILT zal zowel voor deze verordeningen als voor verordening (EU) 167/2013 (landbouw- en bosbouwvoertuigen) kennis en expertise moeten worden opgebouwd.

5.3.4 HUF-toets op concept voorstel van wet

Wat betreft de concept-wettekst die voor een HUF-toets is voorgelegd wordt door de ILT opgemerkt dat het Besluit aanwijzing toezichthouders artikelen 34 en 35 Wegenverkeerswet, zal moeten worden aangepast in verband met de uitvoering van de verschillende verordeningen. Omdat hierin in de tekst die voor een HUF-toets voorlag niet was voorzien, vraagt de ILT zich af of de toezichtstaak van de ILT zal worden uitgebreid met het toezicht op artikel 20b van de Wvw 1994 (bijzondere bromfiets). Dit is het geval. Daarnaast maakt de ILT opmerkingen over het ten onrechte ontbreken van VN/ECE-goedkeuringen in het nieuw voorgestelde artikel 21, het onvoldoende duidelijke onderscheid tussen taken van de RDW en ILT in het kader van de artikelen 29 en 30, 169 en 169a, en 174a tot en met 174c. Ook wijst de ILT op een aantal onduidelijkheden en omissies in de toelichting. De opmerkingen van de ILT hebben geleid tot aanpassingen in de concept-wettekst en de memorie van toelichting.

5.3.5 Overige opmerkingen met betrekking tot andere EU-wetgeving

In de op 12 juli 2019 uitgebrachte HUF-toets, gaat de ILT ook nog in op enkele andere EU-richtlijnen en verordeningen die raken aan het toezicht op verkeersproducten en die niet zijn meegenomen in de HUF-toets. De ILT zou graag meer inzicht willen krijgen in EU-richtlijn 1994/94/EG en EU-verordening 1222/2009. In reactie daarop wordt opgemerkt dat de genoemde EU-wetgeving geen betrekking heeft op de typegoedkeuring van voertuigen, maar op de etikettering van (voertuig)onderdelen. Om deze reden is deze EU-wetgeving niet meegenomen bij het verzoek om een HUF-toets maar ook niet bij dit wetsvoorstel.

Daarnaast vraagt de ILT aandacht voor de richtlijnen en verordeningen die betrekking hebben op de typegoedkeuring van voertuigen die worden genoemd in bijlage 1 bij verordening (EU) 2019/1020. In reactie hierop is in punt 2.4 een passage over deze nieuwe verordening opgenomen. Deze verordening zal, zoals al eerder opgemerkt, worden uitgevoerd via een separate wijziging van de Wvw 1994.

Tenslotte vraagt de ILT aandacht voor nieuwe soorten voertuigen die op dit moment niet voorzien zijn van een goedkeuring maar ook niet onder de goedkeuringswetgeving van de Wvw 1994 vallen. In reactie daarop wordt opgemerkt dat de voorgestelde nieuwe redactie van artikel 21, tweede lid, onderdeel b, van de Wvw 1994 voor soorten voertuigen die niet onder de kaderverordeningen vallen, de lidstaten de mogelijkheid biedt hiervoor regels vast te stellen. Omdat deze nieuw op te stellen regels, buiten het kader van de onderhavige uitvoeringswetgeving vallen, zullen deze, zo nodig, wel op een later moment in de Regeling voertuigen kunnen worden opgenomen.

5.4 Gevolgen voor de RDW

5.4.1 Inleiding

Omdat de RDW als goedkeuringsinstantie al langer belast is met de uitvoering van EU-wetgeving is de RDW alleen gevraagd een uitvoeringstoets uit te voeren op verordening (EU) 2018/858. Daarnaast is de RDW gevraagd een uitvoeringstoets uit te voeren op het voorliggende wetsvoorstel. De integrale tekst van de uitvoeringstoetsen wordt op de wetgevingskalender gepubliceerd. Hieronder zullen kort de belangrijkste punten worden besproken die in de toetsen naar voren zijn gebracht. In reactie daarop wordt opgemerkt dat de opmerkingen en gesignaleerde punten worden herkend. Over diverse onderwerpen zal nog nader overleg met de RDW en tussen de RDW en de ILT nodig zijn. Bij het opstellen van het onderhavige wetsvoorstel is, voor zover mogelijk, rekening gehouden met de door de RDW gemaakte opmerkingen.

5.4.2 Uitvoeringstoets verordening (EU) 2018/858

Nadat in het najaar van 2018 door de RDW een concept-uitvoeringstoets is opgesteld, is op 19 augustus 2019 een definitieve uitvoeringstoets uitgebracht. Hierin merkt de RDW op dat uitvoering van de verordening per 1 september 2020 naar verwachting haalbaar zal zijn. Maar omdat er de komende jaren nog 32 uitvoeringshandelingen op basis van deze nieuwe verordening zullen worden vastgesteld, waarin diverse aspecten van de verordening nog nader zullen worden uitgewerkt, is het niet mogelijk een volledige impact-analyse te geven. Daaraan wordt door de RDW nog toegevoegd dat over diverse aspecten, zoals bijvoorbeeld terugroeping van voertuigen (recall), nog afstemming zal moeten plaatsvinden met de markttoezichthouder ILT.

Inhoudelijk wordt door de RDW opgemerkt dat als gevolg van deze nieuwe verordening de RDW er geen nieuwe taken bij krijgt. Alhoewel verordening (EU) 2018/858 de opvolger is van richtlijn 2007/46/EU, zijn met deze nieuwe verordening wel talloze aanpassingen en verbeteringen doorgevoerd. Deze kunnen worden geïmplementeerd door aanpassing van de bestaande RDW processen en ICT-systemen. Deze aanpassingen brengen wel aanzienlijke incidentele en structurele kosten met zich, die voor een gedeelte in de tarieven die de RDW in rekening brengt bij goedkeuringsprocedures, zullen doorwerken.

In de uitvoeringstoets gaat de RDW, aan de hand van verschillende bepalingen uit de verordening ook uitgebreid in op de juridische aspecten, de personele en organisatorische consequenties, gevolgen voor de informatievoorziening en automatisering, doorlooptijden, effecten op het interne beleid van de RDW, interne- en externe communicatie en risico's en randvoorwaarden.

5.4.3 Uitvoeringstoets concept voorstel van wet

In de op 19 augustus 2019 uitgebrachte uitvoeringstoets op een concept van dit wetsvoorstel gaat de RDW in op de gevolgen van de nieuwe redactie van hoofdstuk III van de Wvw 1994. Alhoewel de noodzaak van deze nieuwe redactie, wordt onderschreven, betekent dit ook aanpassing van interne instructies van de RDW. Ook gaat de dienst in op de gevolgen voor de lagere regelgeving als gevolg van het voorstel om in artikel 1 de definities van aanhangwagens en bromfiets in lijn te brengen met de definities in de kaderverordeningen. In reactie daarop zijn de voorgestelde definities vervallen en is de aanhef van artikel 1, eerste lid, van de Wvw 1994 aangepast. Daarnaast wijst de RDW terecht op het verschil tussen de drie kaderverordeningen en de emissieverordeningen die in de wettekst en memorie van toelichting die ter toetsing voorlagen, onvoldoende duidelijk naar voren kwam. Ook wijst de RDW, net als de ILT, op het feit dat er voor verschillende bijzondere soorten voertuigen nog geen regels zijn. Hierdoor is voor die voertuigen bijvoorbeeld geen goedkeuring op grond van hoofdstuk III van de Wvw 1994 mogelijk. In dergelijke gevallen maken wegbeheerders gebruik van de vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheden die hoofdstuk VII van de Wvw 1994 bieden en worden deze voertuigen toch toegelaten voor gebruik op de weg. Dit leidt in de praktijk tot onduidelijkheden. De door de RDW geuite zorgen op dit punt worden herkend, maar vallen buiten de reikwijdte van deze uitvoeringswet. Deze opmerkingen geven wel aanleiding hier op korte termijn nader onderzoek naar te doen. Alle overige door de RDW gemaakte (redactionele) opmerkingen en suggesties, die deels ook al werden opgemerkt door de ILT, zijn in de wettekst en deze memorie van toelichting verwerkt.

6. Inwerkingtreding en overgangsrecht

Dit wetsvoorstel zal met ingang van 1 september 2020, de datum waarop de kaderverordening vierwielige motorvoertuigen van toepassing wordt, in werking treden. Indien het Staatsblad waarin deze wet wordt geplaatst, later wordt uitgegeven, dan treedt de wet de dag na die plaatsing in werking. Omdat het uitvoering van EU-wetgeving betreft wordt zo nodig afgeweken van het voor de inwerkingtreding van wetgeving vastgestelde vaste verandermoment alsmede van de daarvoor vastgestelde publicatiedatum.

In verband met deze wetswijziging is geen overgangsrecht nodig. Met uitzondering van verordening (EU) 2018/858 zijn alle verordeningen al van kracht. Verordening (EU) 2018/858 voorziet zelf al in overgangsrecht voor voertuigen die al voor inwerkingtreding van de verordening zijn goedgekeurd, op grond van de implementatiewetgeving van de richtlijn uit 2007 die gelijktijdig wordt ingetrokken. Op basis van die richtlijn afgegeven goedkeuringen blijven van kracht. Technische diensten die al voor 4 juli 2018 (de datum van vaststelling van de kaderverordening vierwielige motorvoertuigen) waren aangewezen, worden uiterlijk op 5 juli 2022 aan de kaderverordening getoetst.

ARTIKELSGEWIJS DEEL

Artikel I (Wijziging van de Wvw 1994)

Onderdeel A (wijziging artikel 1 van de Wvw 1994)

Eerste lid:

Een aantal definities, zoals bijvoorbeeld de definitie van aanhangwagen en bromfiets, in het eerste lid van artikel 1 van de Wvw 1994 komen niet overeen met de definities die voor die voertuigen worden gehanteerd in de drie kaderverordeningen. Omdat deze definities ook voor andere onderwerpen uit de Wvw 1994 relevant zijn, waarbij van oudsher of op grond van andere rechtshandelingen van de EU een andere definitie wordt gebruikt, wordt voorgesteld de huidige definities ongewijzigd te handhaven, maar wel de mogelijkheid te bieden, zo nodig elders in de Wvw 1994 of de lagere regelgeving, afwijkende definities vast te stellen. De wijziging van de aanhef van het eerste lid, voorziet daar in (onderdeel a).

De begripsomschrijving van «typegoedkeuring» in onderdeel f, van artikel 1, eerste lid, van de Wvw 1994, kan komen te vervallen omdat hiervoor de begripsomschrijving van toepassing wordt die in de EU-verordeningen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen wordt gebruikt. Dit wordt geregeld in het nieuwe lid 1a van artikel 1 van de Wvw 1994 (zie hieronder). Hiervoor in de plaats komt een begripsomschrijving van drie EU-kaderverordeningen die in het kader van de Wvw 1994 relevant zijn voor de goedkeuring van motorvoertuigen en een (verzamel)definitie van kaderverordeningen en van EU-harmonisatieverordeningen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen (onderdeel b; de nieuwe onderdelen f, fa, fb, fc, fd en fe, van artikel 1, eerste lid, van de Wvw 1994). Met EU-harmonisatieverordening wordt bedoeld op alle EU-verordeningen die worden genoemd in de bijlagen bij verordening (EU) 2018/848. Het gaat daarbij om verordeningen die betrekking hebben op een specifiek onderwerp dat relevant is in het kader van de goedkeuring van motorvoertuigen, zoals brandstofgebruik, emissie of technische eisen aan bijvoorbeeld remsystemen. Het gaat daarbij ook om de bij die verordeningen behorende bijlagen, om de wijzigingen van die verordeningen,

alsmede om de daarop gebaseerde regelgevingshandelingen zoals gedelegeerde- en uitvoeringshandelingen²². Omdat de harmonisatieverordeningen die in de bijlagen bij verordening (EU) 2018/858 worden genoemd, de komende jaren bijvoorbeeld door herschikking van EU-wetgeving of nieuwe wetgeving in verband met de transitie naar geautomatiseerde en autonome voertuigen, naar verwachting nog diverse malen zullen worden wijzigen, is er voor gekozen direct te verwezen naar de bijlagen bij de genoemde verordening in plaats van de harmonisatieverordeningen in deze wet op te sommen. Op deze wijze blijft de Wvw 1994 actueel op dit punt. Ter informatie is in bijlage 3 bij deze toelichting wel een lijst opgenomen van de op 1 maart 2020 relevante harmonisatieverordeningen.

Ten behoeve van de VN/ECE-goedkeuringen worden de nieuwe onderdelen ff en t toegevoegd. De huidige onderdelen s (goedkeuring van het productieproces) en t (fabrikant) van artikel 1, eerste lid, van de Wvw 1994 kunnen vervallen. De begripsomschrijving «goedkeuring van het productieproces» komt niet meer in de Wvw 1994 voor. De begripsomschrijving van «fabrikant» wordt vervangen door de begripsomschrijving die in de verschillende verordeningen gebruikt. Dit wordt geregeld in het nieuwe lid 1a van artikel 1 van de Wvw 1994.

Onderdeel B (wijziging artikel 2, vierde lid, van de Wvw 1994)

Artikel 2, vierde lid, van de Wvw 1994 biedt de mogelijkheid nadere regels te stellen ter uitvoering van besluiten van volkenrechtelijke organisaties en instellingen van de Europese Unie op het terrein van goedkeuring van voertuigen en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers. Het toepassingsgebied van de verschillende verordeningen die betrekking hebben op de goedkeuring van voertuigen is echter iets breder dan het bereik van de daaraan voorafgaande richtlijnen. Om die reden wordt de tekst van artikel 2, vierde lid, van de Wvw 1994 in overeenstemming gebracht met de tekst van de verschillende EU-verordeningen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen. Dit betekent dat er op grond van de Wvw 1994 nadere regels kunnen worden gesteld in verband met het op de markt brengen, in de handel brengen, registreren en het in gebruik nemen van motorvoertuigen cs, waarvoor tot op heden vaak slechts de term typegoedkeuring, werd gebruikt. Om verwarring te voorkomen is er voor gekozen zowel de uitdrukking «op de markt aanbieden» als «in de handel brengen» te gebruiken. De verordeningen gebruiken ook beide termen. Ook wordt voorgesteld toe te voegen dat de regels dienen ter bescherming van de gezondheid, de veiligheid, het milieu of andere aspecten van de bescherming van het openbaar belang. Hierdoor sluit dit artikel terminologisch beter aan bij de definitie van markttoezicht die in artikel 3, onderdeel 34, van verordening (EU) 2018/858 wordt gebruikt. De passage «voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers» is, om beter aan te sluiten op de tekst van de verordeningen gewijzigd in «ter bescherming van inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers». Het gaat hierbij om voorzieningen die geen betrekking hebben op voertuigen zoals bijvoorbeeld motorhelmen of gevarendriehoeken. Hiervoor gelden ook VN/ECE-goedkeuringen (zie ook artikel 21 (nieuw) van de Wvw 1994).

²² Zie ook punt 2.4 van het algemeen deel van deze toelichting.

Onderdeel C (wijziging van artikel 4b, eerste lid, van de Wvw 1994)

De nieuwe onderdelen a, en a1, van het eerste lid geven meer dan tot nu toe het geval was, specifiek aan welke taken van de Dienst Wegverkeer (RDW) in het kader van de uitvoering van de EU-verordeningen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen cs worden verwacht. In het nieuwe onderdeel a wordt de RDW aangewezen als goedkeuringsinstantie. Gelet op de tekst van bijvoorbeeld de artikelen in hoofdstuk XV van verordening (EU) 2018/858 wordt er van uitgegaan dat daaronder tevens typegoedkeuringsinstantie wordt verstaan. Niet in alle artikelen van de verordeningen wordt steeds de term goedkeuringsinstantie expliciet genoemd, terwijl de taken die in een betreffend artikel worden genoemd, wel onlosmakelijk verbonden zijn aan het proces van goedkeuring zoals het gebruik van door de EU beschikbaar gestelde ict-systemen voor de uitwisseling van gegevens. In sommige gevallen wordt in de tekst van de verordeningen de bevoegdheid om goedkeuring te verlenen bij de lidstaat gelegd (zie bijvoorbeeld artikel 41, eerste lid van verordening (EU) 2018/858). Om deze reden worden alle taken die onlosmakelijk deel uitmaken van het goedkeuringsproces, ook al worden ze niet expliciet benoemd, tot de taken van de RDW gerekend.

Naast het uitvoeren van taken, worden er in de verordeningen ook nog andere verplichtingen aan een goedkeuringsinstantie opgelegd zoals het beschikbaar hebben van voldoende personeel. Ook de nakoming van deze verplichtingen is een taak van de RDW (onderdeel a1).

De verordeningen laten ook ruimte voor nationale typegoedkeuringen en -individuele goedkeuringen van voertuigen. Hiervoor worden in hoofdstuk III van de Wvw 1994 regels gesteld. De RDW wordt ook belast met de uitvoering van die regels (onderdeel b). Door de RDW worden van oudsher op grond van de Wvw 1994 ook VN/ECE-goedkeuringen verleend voor voertuigen, systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen en uitrustingsstukken die niet voor de Europese markt bestemd zijn. Door de toevoeging in onderdeel b, dat ook ter uitvoering van deze wetgeving taken mogen worden uitgevoerd, kan de RDW deze taak blijven uitvoeren.

De taak van de RDW die wordt genoemd in onderdeel f, is opnieuw geformuleerd (onderdeel twee). Het betreft de gewijzigde goedkeuring van al gekentekende motorrijtuigen, nadat er wijzigingen in dat voertuig zijn aangebracht. De wijzigingen hebben tegenwoordig niet alleen betrekking op wijzigingen in de constructie van een voertuig, maar hebben in de praktijk ook betrekking op de bouw en inrichting van een voertuig, zoals aanpassingen in de software.

De taak van de RDW genoemd in onderdeel j1 heeft betrekking op de aanwijzing van een technische dienst voor het uitvoeren van taken. De reikwijdte van dit onderdeel wordt beperkt tot het aanwijzen van een technische dienst voor zover daarin al niet is voorzien door de aanwijzing van goedkeuringsinstantie in onderdeel a (onderdeel drie). Een goedkeuringsinstantie is, bijvoorbeeld op grond van artikel 67 van verordening (EU) 2018/858, al belast met de aanwijzing van technische diensten.

Voor de volledigheid wordt hier nog op gemerkt dat een goedkeuringsinstantie ook als technische dienst kan worden aangewezen (zie bijvoorbeeld artikel 62, vierde lid, van verordening (EU) 167/2013 of artikel 73, zestiende lid, van verordening (EU) 2018/858). Dit kan alleen nadat door de goedkeuringsinstantie wordt aangetoond dat aan de specifieke eisen die daaraan worden gesteld, wordt voldaan. Op grond van verordening (EU) 2018/858 kan een dergelijke aanwijzing steeds voor ten hoogste vijf jaar

worden verleend (artikel 73, vijftiende lid, van verordening (EU) 2018/858). Om die reden wordt dit niet in artikel 4b, eerste lid, van de Wvw 1994 geregeld, maar zal de aanwijzing geschieden via de Regeling taken Dienst Wegverkeer op grond van het tweede lid, onderdeel b, van artikel 4b Wvw 1994.

De voorgestelde wijziging van onderdeel r, van artikel 4b van de Wvw 1994 is noodzakelijk in verband met de vervanging van de in dat lid genoemde verordening uit 2009. Deze nieuwe verordening heeft betrekking op de verplichting voor de RDW om gegevens te verzamelen over nieuwe personenauto's en het vaststellen van informatie voor de controle van de CO₂-emissies en hierover mededeling te doen aan de Europese Commissie.

Onderdeel D (nieuwe artikelen 20c tot en met 20h)

In dit onderdeel worden enkele artikelen toegevoegd aan hoofdstuk IIA van de Wvw 1994, het hoofdstuk dat betrekking heeft op de zogenaamde bijzondere bromfiets. In aanvulling op hetgeen hierover reeds is opgemerkt in punt 3.4 van het algemeen deel van deze toelichting, wordt hier nog opgemerkt dat de nieuw ingevoegde artikelen vergelijkbaar zijn met nieuwe artikelen in hoofdstuk III van de Wvw 1994 die betrekking hebben op de nationale goedkeuring van motorvoertuigen. Omdat de systematiek bij de aanwijzing van de bijzondere bromfiets net anders is dan die bij de goedkeuring van motorvoertuigen, is het niet mogelijk direct naar die artikelen te verwijzen. Korthedshalve wordt hier wel naar de toelichting bij de vergelijkbare artikelen verwezen, te weten voor de toelichting bij onderdeel E, het nieuw voorgestelde artikel 20c (indienen aanvraag) naar het voorgestelde artikel 28, voor artikel 20d (meewerken aan markttoezicht) naar artikel 25, artikel 20e (intrekken en schorsen) naar artikel 26, artikel 20f (recall) naar artikel 27, artikel 20g (handelsverbod) naar artikel 29 en 30 en tenslotte artikel 20h (verbod ongekeurd gebruiken) naar artikel 32 van de Wvw 1994.

Onderdeel E (nieuw hoofdstuk III)

Inleiding:

Hoofdstuk III Wvw 1994, zoals dat tot op heden luidt, regelt dat aangegeven categorieën van voertuigen, systemen, onderdelen, technische eenheden, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers dienen te zijn goedgekeurd voor de weg. Het regelt de verschillende soorten goedkeuring, zowel de EU-goedkeuringen als de nationale en VN/ECE-goedkeuringen, de wijze waarop deze kunnen worden verkregen en de rol van de RDW in dit kader. Het grootste deel van de bepalingen uit hoofdstuk III is, voor zover het betreft de EU-goedkeuringen (al dan niet gewijzigd en aangescherpt) opgenomen in de verschillende EU-verordeningen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen. Voor zover de verordeningen daartoe de mogelijkheid bieden, zullen de artikelen die betrekking hebben op nationale goedkeuringen gehandhaafd blijven. Als gevolg hiervan dienen de meeste artikelen van dit hoofdstuk ingrijpend gewijzigd te worden of te worden ingetrokken. Ten behoeve van de leesbaarheid wordt voorgesteld dit hoofdstuk III opnieuw vast te stellen.

Artikel 21 (nieuw)

Het nieuwe eerste lid van artikel 21 is vergelijkbaar met artikel 21, eerste lid, Wvw 1994 zoals het tot nu toe luidt. Het regelt dat voertuigen en systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen, uitrustings-

stukken en voorzieningen die voor dergelijke voertuigen en aanhangwagens daarvan zijn ontworpen en gebouwd alsmede voorzieningen ter bescherming van inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers dienen te worden goedgekeurd. Met de nieuw voorgestelde tekst wordt meer aangesloten bij de tekst van de EU-verordeningen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen. Artikel 21 beperkt zich tot goedkeuring voorafgaande aan het op de markt aanbieden of in de handel brengen. Het verbod tot het in gebruik nemen van een voertuig, onderdeel of voorziening, dat niet is goedgekeurd wordt geregeld in het nieuw voorgestelde artikel 32 Wvw 1994. De registratie van het voertuig na de goedkeuring is geregeld in hoofdstuk IV van de Wvw 1994. Voorgesteld wordt de tot op heden in artikel 21, eerste lid, opgenomen passage «goedgekeurd voor toelating tot het verkeer op de weg» te laten vervallen. Deze toevoeging wekt ten onrechte de indruk dat voor toelating van voertuigen tot het verkeer alleen de goedkeuring van belang is. Echter voor toelating tot het verkeer is meestal ook noodzakelijk dat een voertuig staat geregistreerd en ten naam is gesteld.

In het tweede lid worden de te onderscheiden goedkeuringen genoemd, namelijk EU-goedkeuringen of -individuele goedkeuringen, nationale typegoedkeuringen en -individuele goedkeuringen en VN/ECE-goedkeuringen. Het kan bij nationale goedkeuringen gaan om goedkeuring van motorvoertuigen cs waarop de verordeningen niet van toepassing zijn of waarvoor de verordeningen de lidstaten expliciet de bevoegdheid geven alternatieve voorschriften vast te stellen²³. In de Regeling voertuigen zullen de te onderscheiden nationale goedkeuringen, net zoals dat tot op heden ook al het geval is, worden aangewezen. Een fabrikant bepaalt zelf welke goedkeuring hij aanvraagt. Dit is bijvoorbeeld afhankelijk van het aantal voertuigen dat hij op de markt wil brengen en de landen waarin hij dit wenst te doen. In de situaties waarin de EU- of nationale goedkeuringen niet volstaan, bijvoorbeeld bij voertuigen die alleen buiten de EU op de markt zullen worden gebracht, kan door de RDW ook goedkeuring op grond van de Overeenkomst uit 1958 worden verleend.

In het eerste lid van artikel 21 is geregeld dat de goedkeuring met een ontheffing kan worden verleend of dat producten zonder goedkeuring, met een vergunning wel in de handel mogen worden gebracht. Het derde lid geeft hiervoor nadere regels. Artikel 39 van verordening (EU) 2018/858, voorziet bijvoorbeeld in de mogelijkheid van ontheffing voor nieuwe technologieën of nieuwe concepten. De artikelen 3.5 en 3.8 van de Regeling voertuigen kennen op dit moment ook al een dergelijke ontheffingsmogelijkheid. Voor nationale goedkeuringen biedt dit derde lid

²³ Verordening (EU) 167/2013 stelt dat die verordening niet van toepassing is op individuele goedkeuringen (artikel 1, eerste lid, tweede alinea), op voertuigen met een maximale snelheid van ten hoogste 6 km/h (definitie van trekker in artikel 3, onderdeel 8), op voertuigen genoemd in artikel 2, tweede lid, namelijk voertuigen waarvoor fabrikanten een typegoedkeuring of individuele goedkeuring kunnen aanvragen (artikel 2, derde lid) maar waarvoor geen afdoende specifieke regels zijn gesteld in de verordening en maakt het mogelijk voor een kleine serie nationale eisen te stellen (artikel 37).

Verordening (EU) 168/2013 stelt dat die verordening niet van toepassing is op individuele keuringen (artikel 1, eerste lid, tweede alinea), op voertuigen met een maximale snelheid van ten hoogste 6 km/h (artikel 2, tweede lid), op voertuigen met een met name genoemde bestemming (artikel 2, tweede lid) en maakt het mogelijk voor een kleine serie mogelijk nationale eisen te stellen (artikel 42).

Verordening (EU) 2018/858 stelt bijvoorbeeld dat de verordening niet van toepassing is op voertuigen met een maximum snelheid van ten hoogste 25 km/u (definitie motorvoertuig in artikel 3, punt 16) of op voertuigen voor strijdkrachten (artikel 2, tweede lid), of noemt voertuigen waarvoor fabrikanten een typegoedkeuring of individuele goedkeuring kunnen aanvragen (artikel 2, derde en vierde lid) maar waarvoor geen afdoende specifieke regels zijn gesteld in de verordening en biedt ruimte voor afwijkende nationale regels (artikel 42, tweede lid, en 45, eerste lid).

de mogelijkheid voor de handhaving van deze ontheffingsbepalingen, zij het dat zij tekstueel meer in lijn gebracht zullen worden met de tekst van de verordeningen.

De artikelen 55 en 56 van verordening (EU) 2018/858 bieden de mogelijkheid in bepaalde situaties een vergunning af te geven om motorvoertuigen cs toch in de handel te brengen of in gebruik te nemen.

In beginsel wordt de goedkeuring voor een motorvoertuig verleend voor onbepaalde tijd. Dit is anders in het geval de eisen voor goedkeuring worden aangepast aan de laatste stand van de techniek. Voertuigen worden immers steeds verder doorontwikkeld en nieuwe technieken leiden tot nieuwe inzichten. In verband daarmee mogen de restantvoorraden van voertuigen, nadat nieuwe eisen zijn vastgesteld, alleen nog in de handel worden gebracht als ze aan bepaalde voorwaarden voldoen. Een van de voorwaarden is dat dit nog slechts voor een beperkte periode wordt toegestaan. In bijvoorbeeld de artikelen 48 en 49 van verordening (EU) 2018/858 zijn daarover regels gesteld. Voor nationale goedkeuringen biedt dit artikellid de mogelijkheid de bestaande bepalingen betreffende de restantvoorraad in artikel 3.27 van de Regeling voertuigen, zij het tekstueel meer in lijn gebracht met de tekst van de verordeningen, te handhaven.

Artikel 22 (nieuw)

Van oudsher worden er in het kader van de typegoedkeuring veel taken verricht door technische diensten (TD's). In de EU-kaderverordeningen bijvoorbeeld in hoofdstuk XVI van verordening (EU) 167/2013 en hoofdstuk XV van verordening (EU) 2018/858, zijn diverse bepalingen opgenomen betreffende de beoordeling, aanwijzing, aanmelding en monitoring van technische diensten. De artikelen van deze verordeningen hebben rechtstreekse werking. In dit artikel wordt de RDW de bevoegdheid gegeven technische diensten aan te wijzen ten behoeve van de nationale typegoedkeuringen en de typegoedkeuringen ter uitvoering van de Overeenkomst van 1958. In verband met deze aanwijzingsbevoegdheid zullen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld, zoals dat nu ook al het geval is, op grond van artikel 22b van de Wvw 1994. Deze regels zullen zoveel mogelijk overeenkomen met de bepalingen uit de EU-kaderverordeningen.

Artikel 23 (nieuw)

Op grond van dit artikel zullen, net zoals dat tot op heden het geval is op grond van artikel 22, eerste lid, of artikel 25a en volgenden van de Wvw 1994, in de Regeling voertuigen regels worden gesteld voor nationale goedkeuringen of -individuele goedkeuringen van voertuigen en systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen die voor dergelijke voertuigen en aanhangwagens daarvan zijn ontworpen en gebouwd of ter bescherming van inzittenden en kwetsbare weggebruikers zijn ontworpen en gebouwd. De verschillende EU-verordeningen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen cs bieden hiervoor diverse mogelijkheden²⁴. Dit betekent dat de huidige in de Regeling voertuigen opgenomen regels voor deze nationale typegoedkeuring en -individuele goedkeuring in elk geval gehandhaafd zullen kunnen blijven, maar dat er eventueel op termijn, ook regels voor bijvoorbeeld andere (nieuwe) voertuigen aan kunnen worden toegevoegd. De bij ministeriële regeling te stellen voorwaarden voor nationale goedkeuring zullen over het algemeen worden afgeleid van de

²⁴ Zie voor een meer uitgebreide toelichting op dit punt de toelichting bij nieuwe artikel 21, tweede lid, van de Wvw 1994.

eisen die aan vergelijkbare motorvoertuigen cs worden gesteld in het kader van de EU-typegoedkeuringen of -individuele goedkeuringen. Het derde lid regelt dat, indien aan de voorwaarden daarvoor wordt voldaan, de nationale goedkeuring wordt verleend. Blijkt echter dat er desalniettemin een ernstig gevaar is voor de gezondheid, de verkeersveiligheid, het milieu of andere aspecten van het openbaar belang, dan kan de goedkeuring alsnog worden geweigerd. Een vergelijkbare bepaling is tot op heden opgenomen in artikel 22, tweede lid, van de Wegenverkeerswet. Een vergelijkbare bepaling ten behoeve van EU-typegoedkeuring is ook te vinden in bijvoorbeeld artikel 26, vijfde lid, van verordening (EU) 2018/858.

Artikel 24 (nieuw)

Dit artikel geeft invulling aan de mogelijkheid die bijvoorbeeld de artikelen 43, derde lid, en 46, derde lid van verordening (EU) 2018/858 bieden. Het is vergelijkbaar met hetgeen hierover tot op heden is geregeld in artikel 22, derde lid, van de Wvw 1994. Erkenning van in een andere lidstaat van de Europese Unie afgegeven nationale typegoedkeuring en -individuele goedkeuring hoeft in Nederland alleen te worden aanvaard indien dit voortvloeit uit het EU-recht. Zijn er redelijke gronden om te concluderen dat de elders afgegeven goedkeuring niet gelijkwaardig is aan de Nederlandse, nationale, technische voorschriften, dan hoeft de goedkeuring niet te worden aanvaard. Net zoals nu ook al het geval is (zie artikel 22, derde lid, onderdelen a en b, van de Wvw 1994), geldt de gelijkstelling ook voor landen die deel uitmaken van de Europese Economische Ruimte (EER) of die partij zijn bij de Overeenkomst van 1958 (tweede en derde lid).

Artikel 25 (nieuw)

Dit artikel regelt, net zoals dat in de verordeningen het geval is, dat degene aan wie een nationale goedkeuring of VN/ECE-goedkeuring is verleend, moet medewerken aan controles ten behoeve van de conformiteit van de productie door de RDW, onderzoek ten behoeve van een eventuele opschorting of intrekking van de goedkeuring door de RDW en medewerking moet verlenen aan het markttoezicht door de markttoezichthouder (ILT).

Artikel 26 (nieuw)

Dit artikel komt grotendeels overeen met artikel 25 van de Wvw 1994 zoals dit artikel tot op heden luidt en regelt de gevallen waarin de RDW een nationale- of VN/ECE-goedkeuring intrekt of kan intrekken of schorsen. Tot op heden bestond de mogelijkheid tot het schorsen nog niet. Omdat ook de verordeningen voor EU-goedkeuringen daarin voorzien, is deze mogelijkheid ook hier toegevoegd. Schorsen zal, naar verwachting, met name aan de orde zijn, indien er wel sterke vermoedens zijn dat er redenen tot intrekking van de goedkeuring zijn, maar het onderzoek en de daarbij behorende conclusies, nog niet beschikbaar zijn.

Artikel 27 (nieuw)

Dit artikel, dat vergelijkbaar is met het huidige artikel 25e van de Wvw 1994, geeft regels indien een marktdeelnemer op de markt aangeboden of in de handel gebrachte voertuigen of systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen voor dergelijke voertuigen en aanhangwagens daarvan of van voorzieningen ter bescherming van inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers, die zijn voorzien van een nationale typegoedkeuring of VN/ECE-

goedkeuring of een voorzieningen ter bescherming van inzittenden of weggebruikers voorzien van een VN/ECE-goedkeuring, uit de handel dient te nemen of dient terug te roepen. In de op basis van het tweede lid vast te stellen regeling, waarin nadere regels in verband met die terugroeping kunnen worden opgenomen, zal zo veel mogelijk worden aangesloten bij de bepalingen van de EU-verordeningen (bijvoorbeeld artikel 51 van verordening (EU) 2018/858).

Artikel 28 (nieuw)

Net zoals dat tot op heden het geval is (zie bijvoorbeeld artikel 22 van de Wvw 1994), regelt het eerste lid, dat de RDW kan bepalen op welke wijze bijvoorbeeld aanvragen voor een goedkeuring of een aanwijzing als technische dienst, dienen te geschieden. Hierbij moet gedacht worden aan het door de RDW vaststellen van een aanvraagformulier of een overzicht van documenten die door een fabrikant of andere marktdeelnemer moeten worden aangeleverd. De verordeningen geven hieromtrent geen regels.

Net zoals dat tot op heden het geval is, zullen de kosten die gemoeid zijn met een aanvraag voor een goedkeuring, ontheffing of vergunning en de aanwijzing als technische dienst, ten laste van de aanvrager komen (tweede lid). Anders dan bijvoorbeeld artikel 32 van verordening (EU) 2018/858 zijn niet alle verordeningen daarover even duidelijk. Om die reden wordt dit in dit artikel expliciet geregeld. Daarnaast kunnen ook kosten in verband met het toezien op de conformiteit in rekening worden gebracht. Artikel 4b, eerste lid, onderdelen n en q, van de Wvw 1994 bieden de RDW de mogelijkheid hiervoor een tarief vast te stellen. Deze onderdelen van artikel 4b, eerste lid, biedt de RDW ook de mogelijkheid tot het in rekening brengen van kosten die verbonden zijn aan onvrijwillige intrekking of -schorsing van eerder verleende goedkeuringen.

Artikel 29 (nieuw)

Diverse EU-verordeningen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen cs verlangen dat de lidstaten sanctiebepalingen op inbreuken op de verordeningen door marktdeelnemers en door technische diensten (zie artikel 31), vaststellen (bijvoorbeeld artikel 84 van verordening (EU) 2018/858, artikel 72 van verordening (EU) 167/3013 of artikel 11 van verordening (EG) 595/2009). Het gaat hierbij om inbreuken in het kader van de goedkeuringsprocedure bij de RDW of in het kader van het markttoezicht door de ILT. Deze sancties dienen doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend te zijn. In dit nieuw voorgestelde artikel worden de verschillende inbreuken op artikelen van de verordeningen benoemd, die voor marktdeelnemers verboden zijn. In onder andere de nieuw voorgestelde artikelen 174b en 174c van de Wvw 1994 zal vervolgens de hoogte van de sanctie op overtreding daarvan worden geregeld.

Omdat de komende jaren, bijvoorbeeld door herschikking van EU-wetgeving of nieuwe wetgeving in verband met de transitie naar geautomatiseerde en autonome voertuigen, de verschillende verordeningen naar verwachting nog diverse malen zullen worden gewijzigd of vervangen zullen worden door nieuwe verordeningen die sanctionering verlangen, is er voor gekozen, de artikelen van de verordeningen waarop het verboden is inbreuk te maken, niet in de Wvw 1994 op te sommen, maar in artikel 29 een korte duiding te geven van de soort inbreuk die het betreft. Op basis van dit artikel zal vervolgens in de Regeling voertuigen een lijst worden opgenomen waarin wordt aangegeven om welke specifieke artikelen uit de verordeningen het steeds gaat. Op deze wijze kan de noodzakelijke aanwijzing van artikelen uit toekomstige nieuwe verordeningen die sanctionering behoeven, steeds via een wijziging van

de Regeling voertuigen plaatsvinden. Hierdoor kan de voertuigwetgeving op dit punt steeds relatief eenvoudig actueel gehouden worden.

Het eerste lid van artikel 29 heeft betrekking op de inbreuken op de verordeningen waar het gaat over het op de markt brengen van voertuigen zonder dat daarvoor goedkeuring is verleend, indien niet aan de goedkeuringseisen wordt voldaan of niet aan de eisen die in de daaraan verbonden ontheffing of vergunning zijn gesteld of zonder dat voor bepaalde goedkeuringseisen ontheffing of een vergunning voor is verleend of in het geval het voertuig is voorzien van onjuiste certificaten met het doel om te misleiden.

Het tweede lid heeft betrekking op inbreuken op de verordeningen waar het betreft het zonder de voorgeschreven certificaten op de markt of in de handel brengen van voertuigen, onderdelen, technische eenheden of voorzieningen.

Het derde lid tenslotte heeft betrekking op het gebruiken van manipulatie-instrumenten, het afleggen van valse verklaringen, het achterhouden van gegevens of het weigeren van informatie of het niet voldoen aan op de marktdeelnemers rustende verplichtingen in verband met het goedkeuringsproces, het markttoezicht of nadat de producten op de markt zijn gebracht. Bij deze op marktdeelnemers rustende verplichtingen moet gedacht worden aan de verplichtingen die worden genoemd in bijvoorbeeld de artikelen 13 tot en met 20 van verordening (EU) 2018/858 of artikelen 8 tot en met 16 van verordening (EU) 167/2013, zoals bijvoorbeeld verplichtingen ingeval het product een ernstig risico blijkt te vormen en het moet worden teruggeroepen of van de markt moet worden gehaald. Ook moet gedacht worden aan verplichtingen in verband met producten die bestemd zijn voor de zogenaamde aftermarket als bedoeld in artikel 50 van verordening (EU) 2018/858. Het gaat hier in alle gevallen om verplichtingen die in de sanctiebepalingen in de verordeningen niet expliciet zijn gemaakt maar waarvoor wel sancties nodig zijn op grond van de verordeningen (zie bijvoorbeeld artikel 84, eerste lid, van verordening (EU) 2018/858).

Artikel 30 (nieuw)

Dit artikel regelt dat dezelfde in artikel 29 opgesomde inbreuken op de EU-verordeningen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen, ook verboden zijn op grond van de Wvw 1994 in het kader van de nationale typegoedkeuring en -individuele goedkeuring of VN/ECE-goedkeuring. Ook hier gaat het om overtredingen die zijn begaan tijdens de goedkeuringsprocedure bij de RDW of tijdens het markttoezicht door de ILT.

Artikel 31 (nieuw)

Artikel 84 van verordening (EU) 2018/858 regelt dat de lidstaten sanctiebepalingen vaststellen op inbreuken op de verordeningen door technische diensten. De andere EU-verordeningen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen kennen een dergelijke verplichting vooralsnog niet. Dit artikel regelt het verbod voor technische diensten tot het maken van inbreuken op artikelen van de genoemde verordening en op de voorwaarden voor de aanwijzing als technische dienst voor andere goedkeuringen op grond van artikel 22 van de Wvw 1994.

Artikel 32 (nieuw)

Dit artikel regelt, net als artikel 33 Wvw 1994 tot nu toe, dat het verboden is een niet goedgekeurd voertuig op de weg te laten staan of te gebruiken. Tot op heden miste een vergelijkbare bepaling voor bijvoorbeeld

systemen, onderdelen of uitrustingsstukken. Het tweede lid van dit artikel regelt dat zij alleen in een voertuig mogen worden gebruikt indien zij zijn voorzien van een goedkeuring voor gebruik in het betreffende voertuig.

Artikel 33 (nieuw) en artikel VIII

Dit nieuw voorgestelde artikel komt overeen met de tekst van artikel 34, eerste lid, tweede deel, van de Wvw 1994 zoals dat tot op heden luidt. Het vormt de wettelijke basis voor het verbod op radarontvangstinstallaties in motorvoertuigen. Het verbod hiervan is geregeld in het Besluit voertuigen. Dit besluit zal onder de werking van artikel 33 worden gebracht (artikel VIII).

Onderdeel F (wijziging van artikel 42a van de Wvw 1994)

In het kentekenregister worden door de RDW onder andere gegevens omtrent motorrijtuigen en aanhangwagens waarvoor een kenteken is opgegeven verwerkt. Als een van de zogenaamde authentieke gegevens die in dat kentekenregister worden onderscheiden, worden in artikel 42a, tweede lid, onderdeel b, van de Wvw 1994, de verschillende voertuigcategorieën genoemd. In verband met de nieuwe redactie van artikel 21 van de Wvw 1994, waarin de term voertuigcategorie niet meer voorkomt, is het nodig dit artikel aan te passen. Voorgesteld wordt dit artikel zo te wijzigen dat verwezen wordt naar de verschillende voertuigcategorieën die in de EU-kaderverordeningen worden onderscheiden.

Onderdeel G (wijziging van artikel 48, tweede lid, van de Wvw 1994)

Artikel 48 van de Wvw 1994 regelt dat inschrijving in het kentekenregister en tenaamstelling van het voertuig plaatsvinden, nadat het voertuig is goedgekeurd. Door de nieuwe redactie van hoofdstuk III, is het nodig de verwijzing in het tweede lid van artikel 48 naar de nieuwe relevante artikelen van hoofdstuk III aan te passen (eerste lid).

Artikel 6, vijfde lid, tweede alinea, van verordening (EU) 2018/858 biedt de lidstaten de mogelijkheid gelet op de afmetingen, het gewicht of de asbelasting van voertuigen, beperkingen te stellen aan het in het verkeer brengen of in de handel brengen, het gebruik, of de registratie van (wel) goedgekeurde voertuigen. De Wvw 1994 kent dergelijke beperkingen nog terwijl er wel situaties denkbaar zijn dat een voertuig, alhoewel goedgekeurd, toch zodanig afwijkende afmetingen of massa heeft, dat het niet goed past op de infrastructuur van het Nederlandse wegennet. In verband daarmee biedt het nieuw voorgestelde lid 2a van artikel 48 van de Wvw 1994 de mogelijkheid inschrijving in het kentekenregister van goedgekeurde voertuigen te weigeren of hier voorwaarden aan te verbinden indien dit voertuig een ernstig gevaar kan vormen voor de gezondheid, veiligheid, het milieu of andere aspecten van de bescherming van het openbaar belang.

Onderdeel H (wijziging van artikel 51a, derde lid, van de Wvw 1994)

Artikel 51a, derde lid, regelt in welke gevallen de tenaamstelling in het kentekenregister vervalt. Een van de redenen, genoemd in onderdeel b, is indien het ingeschreven voertuig niet voldoet aan de eisen van de Wvw 1994. Een uitzondering hierop vormen de eisen van hoofdstuk III van die wet met betrekking tot de toelating tot het verkeer. Omdat het nieuw voorgestelde hoofdstuk III slechts ziet op het op de markt aanbieden of in de handel brengen van voertuigen, is de huidige tekst van dit artikel niet meer juist en wordt deze daarom aangepast.

Onderdeel I (wijziging van artikel 60, eerste lid, onderdeel b, van de Wvw 1994)

Artikel 60 regelt in welke gevallen de houder van een kentekenbewijs verplicht is delen daarvan over te dragen. Een van de redenen, genoemd in onderdeel b, is, indien het ingeschreven voertuig niet voldoet aan de eisen van de Wvw 1994. Een uitzondering hierop vormen de eisen van hoofdstuk III van die wet met betrekking tot de toelating tot het verkeer. Omdat het nieuw voorgestelde hoofdstuk III, slechts ziet op het op de markt aanbieden of in de handel brengen van voertuigen, is de huidige tekst van dit artikel niet meer juist en wordt deze daarom aangepast.

Onderdeel J (wijziging artikel 71 van de Wvw 1994)

Hoofdstuk V van de Wvw 1994 geeft regels voor het gebruik van voertuigen op de weg, de zogenoemde permanente eisen. Bij ministeriële regeling zijn daarvoor eisen vastgesteld. In bijvoorbeeld artikel 7 van verordening (EG) 595/2009 zijn verboden voor gebruikers opgenomen in verband met emissies door voertuigen. Deze eisen zijn rechtstreeks van toepassing in Nederland maar zijn nu ook vastgelegd in artikel 6.10 van de Regeling voertuigen. Echter met de huidige tekst van artikel 71 van de Wvw 1994, lijkt de door de EU gewenste sanctionering van deze emissiebepalingen, net als de overige in die regeling vastgelegde permanente eisen, onvoldoende gewaarborgd. Om deze reden wordt voorgesteld dit artikel aan te passen. De strafbaarstelling zal worden geregeld in artikel 177 van de Wvw 1994.

Onderdeel K (nieuwe titel van § 6a van hoofdstuk V)

De titel van deze paragraaf wordt aangepast in verband met de gewijzigde terminologie in hoofdstuk III.

Onderdelen L en M (wijziging artikel 92, eerste en tweede lid, en 94, eerste lid, van de Wvw 1994)

De genoemde artikelleden, die betrekking hebben op de gevallen waarin geen goedkeuring van systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen nodig is, worden aangepast in verband met de gewijzigde terminologie in hoofdstuk III. Van deze goedkeuring kan worden afgezien voor bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen voor voertuigen en aanhangwagens of voorzieningen ter bescherming van inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers. Voor de volledigheid wordt hier opgemerkt dat er tot op heden nog geen algemene maatregel van bestuur is opgesteld.

Onderdelen N en Q (nieuwe titel van § 7 en 8 van hoofdstuk V)

De titel van de paragrafen 7 en 8 van hoofdstuk V wordt in lijn gebracht met de tekst van artikel 4b, eerste lid, onderdeel r, en de artikelen in de genoemde paragrafen. Wijzigingen van voertuigen hebben niet alleen meer betrekking op de wijziging van de constructie, maar hebben in de praktijk ook betrekking op andere aspecten betreffende de bouw en inrichting van het voertuig, zoals aanpassingen in de software.

Onderdelen O, P en R (wijziging artikelen 98, 99, eerste lid, en 100, eerste lid, van de Wvw 1994)

De artikelen 98, 99 en 100 van de Wvw 1994 hebben betrekking op de wijziging van de bouw of inrichting van voertuigen en verwijzen naar het blijven voldoen aan de afgegeven goedkeuring als bedoeld in hoofdstuk III nadat de bouw of inrichting van een voertuig is gewijzigd. Deze verwijzing is niet meer afdoende in het geval het voertuig voorzien is van een EU-typgoedkeuring op grond van de verordeningen. Om die reden worden deze artikelen aangepast.

Voor de volledigheid wordt hier nog toegevoegd dat een voertuig waarvan de bouw of inrichting wordt gewijzigd, nadat het voertuig is geregistreerd, vaak niet meer zal voldoen aan de eisen van de typegoedkeuring. Dit betekent dat het voertuig dan weer opnieuw gekeurd moet worden.

Onderdeel S (wijziging artikel 158 van de Wvw 1994)

Artikel 158, tweede lid, van de Wvw 1994 regelt de betrokkenheid van de Minister van Economische Zaken bij het toezicht op de artikelen 34 en 35 van die wet. Op dit moment is er geen sprake meer van een dergelijke betrokkenheid. Om die reden wordt voorgesteld dit lid te laten vervallen en de verwijzing naar dat lid in het (voormalige) derde lid van artikel 158, aan te passen.

Voor een meer uitgebreide toelichting op de aanwijzing van de ILT als toezichthouder als bedoeld in dit artikel wordt verwezen naar punt 3.3 van het algemeen deel van deze toelichting.

Onderdeel T (nieuw artikel 158a van de Wvw 1994)

Voor een toelichting op het eerste lid wordt verwezen naar punt 3.3 van het algemeen deel van deze toelichting.

In het tweede lid wordt geregeld dat titel 5.2 van de Algemene wet bestuursrecht, waarin de bevoegdheden en verplichtingen van toezichthouders zijn geregeld ter handhaving van de Nederlandse wetgeving, van overeenkomstige toepassing is op het markttoezicht als bedoeld in de verordeningen.

Onderdelen U en V (Wijziging opschrift Hoofdstuk X en invoegen nieuwe paragraaf)

De wijzigingen in deze onderdelen dragen bij aan een betere opbouw en leesbaarheid van hoofdstuk X van de Wvw 1994.

Onderdelen W en X (wijziging artikel 169 en nieuw artikel 169a van de Wvw 1994)

Artikel 169 van de Wvw 1994 biedt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, in de praktijk de ILT, de mogelijkheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen. De last onder dwangsom is een reparatoire sanctie die als prikkel kan dienen voor een snellere naleving van wettelijke verplichtingen.

In verband met de effectieve uitvoering van markttoezicht op de verschillende verordeningen is het ook wenselijk dat de ILT, bij de handhaving van de verplichtingen en verboden uit de verschillende verordeningen door de marktdeelnemers, de mogelijkheid krijgt, ook in die gevallen een last onder dwangsom op te leggen. De voorgestelde wijziging van artikel 169 van de Wvw 1994 voorziet daarin.

In het nieuwe artikel 169a wordt voorgesteld de Dienst Wegverkeer ook deze mogelijkheid te bieden voor situaties die worden genoemd in de krachtens artikel 29, derde lid, en 31, eerste lid, genoemde artikelen van een EU-verordening in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen en de artikelen 25, 27, 30, derde lid, en 31, tweede lid, zoals bijvoorbeeld in geval er gegevens of technische specificaties worden achtergehouden die tot intrekking zouden kunnen leiden of in het geval de toegang tot andere informatie wordt geweigerd, bijvoorbeeld informatie om toe te kunnen zien op de conformiteit van de productie. In de praktijk blijkt het voor de Dienst Wegverkeer lastig de informatie (tijdig) te verkrijgen die nodig is om te kunnen beoordelen of intrekking van een eerder verleende goedkeuring aan de orde is. Vaak moet lang op testrapporten en documenten naar aanleiding van een audit worden gewacht. De last onder bestuursdwang zou tot snellere medewerking van fabrikanten, andere marktdeelnemers en technische diensten moeten leiden.

Onderdeel Y (nieuw artikel 174a, 174b en 174c van de Wvw 1994)

Het nieuwe artikel 174a geeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de mogelijkheid om in het kader van de aanwijzing van de bijzondere bromfiets, een bestuurlijke boete (punitieve straf) op te leggen indien niet wordt voldaan aan de verplichting tijdens de procedure tot aanwijzing of de intrekking van een dergelijke aanwijzing. Deze bestuurlijke boetemogelijkheid is vergelijkbaar met boetebevoegdheid van de RDW met betrekking tot de goedkeuring van motorvoertuigen cs op grond van artikel 174b.

Het nieuwe artikel 174c geeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, in de praktijk de ILT de mogelijkheid in met name genoemde situaties in verband met het markttoezicht een bestuurlijke boete op te leggen. Deze bestuurlijke boete kan naast een boete als bedoeld in artikel 174a of 174b van de Wvw 1994 komen omdat het hier om een andere situatie gaat.

In aanvulling op hetgeen hierover al is opgemerkt in punt 4 van het algemeen deel van deze toelichting wordt hier nog het volgende opgemerkt. In de voorgestelde artikelen 174a, 174b en 174c van de Wvw 1994 is, conform artikel 5:46 van de Awb, de maximale hoogte van de op te leggen boete vastgelegd op een boete van respectievelijk de derde, vierde of vijfde categorie als bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht. De hoogte van de boetes die in de artikelen 174a, 174b en 174c, worden voorgesteld is vergelijkbaar met die op vergelijkbare overtredingen op grond van andere wetten, zoals bijvoorbeeld in de Wet pleziervaartuigen 2016 of de Wet scheepsuitrusting 2016. Net als in die wetten zal de op te leggen bestuurlijke boete kunnen worden verhoogd indien binnen korte termijn voor een tweede keer eenzelfde overtreding wordt begaan.

Een boete van de derde categorie (voorgestelde artikel 174c, tweede lid, van de Wvw 1994) wordt, net als in de eerder genoemde wetten, passend geacht in geval dat voertuigen, onderdelen, technische eenheden of voorzieningen in strijd met artikelen van een EU-verordening in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen die krachtens artikel 29, tweede lid, worden genoemd of in strijd met dezelfde in de artikelen 20g, tweede lid, en 30, tweede lid, genoemde verboden, zonder de voorgeschreven certificaten, platen of goedkeuringsmerken op de markt of in de handel worden gebracht.

Een boete van de vierde categorie (voorgestelde artikel 174b, tweede lid en 174c, derde lid, van de Wvw 1994) wordt passend geacht in geval voertuigen, onderdelen of voorzieningen, in strijd met artikelen van een

EU-verordeningen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen die krachtens artikel 29, eerste lid, worden genoemd of in strijd met het daarmee overeenkomende verboden van artikel 20g, eerste lid of 30, eerste lid, van de Wvw 1994, in de handel zijn gebracht zonder dat daarvoor goedkeuring is verleend, indien niet aan de goedkeuringseisen wordt voldaan of niet aan de eisen van de daarbij behorende ontheffing of vergunning of in het geval het voertuig is voorzien van onjuiste certificaten met het doel om te misleiden. In geval een op grond van een EU-kaderverordening of op grond van artikel 22 van de Wvw 1994 aangewezen technische dienst in strijd met de daarbij behorende verplichtingen handelt wordt ook een boete van de vierde categorie als voldoende doeltreffend en afschrikwekkend beschouwd.

Een boete van de vijfde categorie (voorgestelde artikel 174a, eerste lid, 174b, derde lid en 174c, vierde lid, van de Wvw 1994) wordt passend geacht in geval tijdens de goedkeurings- of aanwijzingsprocedure of tijdens het markttoezicht in strijd met artikelen van een EU-verordeningen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen die krachtens artikel 29, derde lid, worden genoemd of in strijd met dezelfde in artikel 20g, derde lid of 30, derde lid, van de Wvw 1994, opgenomen verboden wordt gehandeld door het gebruik van manipulatie-instrumenten, het afleggen van valse verklaringen, het achterhouden van gegevens of het weigeren van informatie. Deze boete wordt ook als voldoende doeltreffende en afschrikwekkend beschouwd indien niet voldaan wordt aan op de marktdeelnemers rustende verplichtingen medewerking te verlenen ten behoeve van de controle op de conformiteit van de productie, tijdens een onderzoek of intrekking of opschorting van de goedkeuring aan de orde is, tijdens het markttoezicht of in verband met het terugroepen of uit de handel nemen van bijvoorbeeld voertuigen, systemen of onderdelen of het niet langer op de markt brengen van producten indien de eisen voor goedkeuring zijn verzwaard (aftermarket). Deze verplichtingen rusten op marktdeelnemers op grond van artikelen van een EU-verordening in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen, die worden genoemd krachtens artikel 29, derde lid, onderdeel e, of op grond van artikel 21, derde en vierde lid, 25 of 27 van de Wvw 1994.

De procedure die moet worden gevolgd bij het opleggen van een bestuurlijke boete is geregeld in afdeling 5.4.2 van de Awb. Uit het oogpunt van rechtsbescherming biedt de bestuurlijke boete als beschikking in de zin van de Awb de waarborgen in de vorm van de reguliere bezwaar- en beroepsmogelijkheden van die wet.

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt, dat naast de hierboven beschreven sanctioneringsmogelijkheid ook nog de mogelijkheid blijft bestaan, dat een verleende aanwijzing door de Minister of goedkeuring door de RDW kan worden ingetrokken.

Onderdeel Z (wijziging artikel 177, tweede lid, Wvw 1994)

Artikel 177, tweede lid, van de Wvw 1994 regelt de strafbaarstelling van artikelen van deze wet. Als gevolg van het vervangen van artikel 33 door het nieuwe artikel 32, en het verbod op het ongekeurd gebruik van de bijzondere bromfiets, is het nodig ook artikel 177 aan te passen. Dit onderdeel voorziet daarin. Ook wordt hier de ontbrekende strafbaarstelling voor de zogenaamde permanente eisen voor het gebruik van voertuigen op de weg geregeld.

Artikel II (Wijziging van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek)

Artikel 500 van Boek 7 van het Burgerlijk wetboek heeft betrekking op de bescherming van reizigers (consumenten) bij pakketreizen en zogenoemde gekoppelde reisarrangementen. Voor de definitie van verhuur van auto's wordt onder andere verwezen naar motorvoertuigen in de zin van richtlijn 2007/46/EG. Omdat deze richtlijn vervalt op het moment van inwerkingtreding van verordening (EU) 2018/858, wordt nu verwezen naar de definitie van motorvoertuig in de genoemde verordening.

Artikel III (Wijziging van de Wet belasting zware motorrijtuigen)

In artikel 87, eerste lid, van verordening (EU) 2018/858 wordt de titel van verordening (EG) 595/2009 aangepast omdat de bepalingen uit hoofdstuk III van die laatste verordening, die betrekking hebben op toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie van het voertuig, in verordening (EU) 2018/858 zijn opgenomen. In verband hiermee wordt in artikel 3, onderdeel g, van de Wet belasting zware motorrijtuigen, de verwijzing naar de citeertitel van verordening (EG) 595/2009 aangepast.

Artikel IV (Wijziging van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Artikel 9, veertiende lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, verwijst naar voertuigen voor speciale doeleinden (zoals kampeerwagens, ambulances) die worden omschreven in bijlage II van de richtlijn 2007/46/EG. Bij de inwerkingtreding van verordening (EU) 2018/858 komt deze richtlijn te vervallen. In verband hiermee wordt dit artikel van de genoemde wet aangepast. De omschrijving van de bedoelde voertuigen is opgenomen in bijlage I van verordening (EU) 2018/858 (zie ook concordantietabel 3 in bijlage XI van verordening (EU) 2018/858).

Artikel V (wijziging Wet op de economische delicten)

Door de overgang van verordeningen (EG) 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 van de Wm naar de Wvw 1994 en de nieuwe redactie van hoofdstuk III van de Wvw 1994, is het nodig de Wet op de economische delicten aan te passen. Dit artikel voorziet daarin. Zoals in punt 4.3.2 van het algemeen deel van deze toelichting is beschreven, bestaat er in de WED tot op heden een verschil in sanctioneren voor vergelijkbare inbreuken op basis van de Wm en de Wvw 1994. Voorgesteld wordt dit verschil weg te nemen en daarbij de strafbaarstelling van de Wm als uitgangspunt te nemen.

Artikel VI (wijziging van de Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging van geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie)

De Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging van geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie maakt het mogelijk om een geldelijke sanctie ter inning over te dragen aan een andere lidstaat van de Europese Unie. De ontvangende lidstaat is in beginsel gehouden de geldelijke sanctie te erkennen en ten uitvoer te leggen. Bij de goedkeuringswetgeving van motorvoertuigen is er in de meeste gevallen sprake van buitenlandse fabrikanten die in Nederland een aanvraag om erkenning doen. Bestuurlijke boetes opgelegd na inbreuken op de betreffende wetgeving tijdens het goedkeuringsproces of bij het markttoezicht, zullen daarom in veel gevallen ten laste van niet in Nederland gevestigde fabrikanten komen. Om er zorg voor te dragen dat de opgelegde sancties ook daadwerkelijke kunnen worden uitgevoerd (zie

ook bijvoorbeeld artikel 84, eerste lid, van VO (EU) 2018/858) wordt voorgesteld aan de lijst van beslissingen die vatbaar zijn voor erkenning en tenuitvoerlegging in een andere lidstaat van de EU toe te voegen de bij beschikking opgelegde bestuurlijke boetes als bedoeld in artikel 174a, 174b of 174c van de Wegenverkeerswet 1994 voor zover het overtredingen betreft van de artikelen 20b, 29 en 30 van die wet.

Artikel VII (wijziging van de Invoeringswet Omgevingswet)

Het huidige artikel 27 van de Wvw 1994 regelt dat bij de typegoedkeuring van voertuigen tevens dient te worden voldaan aan de eisen van de Wet inzake luchtverontreiniging en de Wet geluidshinder. De verwijzing naar die wetten in de Wvw 1994 is overbodig geworden, omdat hierin is voorzien in de internationale regelgeving of, voor zover het de nationale goedkeuringen betreft, in de Regeling voertuigen. Om die reden is ook de wijziging van artikel 27 van de Wvw 1994, in artikel 2.28 van de Invoeringswet Omgevingswet overbodig geworden. Deze wijziging kan daarom vervallen.

Artikel IX (Intrekking Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging)

Zoals aangekondigd in punt 3.5 kan het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging worden ingetrokken omdat dit wetsvoorstel daar deels al in voorziet. De resterende bepalingen zullen in de Regeling voertuigen worden opgenomen. Om verwarring te voorkomen wordt voorgesteld het genoemde besluit op het moment van de inwerkingtreding van deze wet in te trekken. Hierdoor is geen apart besluit meer nodig om dit te regelen.

Artikel X (Inwerkingtreding)

Voor een toelichting op dit artikel wordt verwezen naar punt 6 van het algemeen deel van deze toelichting.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

BIJLAGEN BIJ ALGEMEEN DEEL VAN DEZE TOELICHTING

Bepaling verordening (EU) 2018/858	Bepaling in uitvoeringsregeling of bestaande regeling of aangeven dat bepaling naar zijn aard geen uitvoering behoeft	Omschrijving beleidsruimte of beschrijving in verband met nationale goedkeuringen	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte of toelichting in verband met nationale goedkeuringen
Alle artikelen van deze verordening met uitzondering van de artikelen of artikelliden die hieronder worden genoemd	Behoeven naar hun aard geen uitvoering omdat rechtstreekse werking volstaat.	--	--
Art 2, tweede lid, onderdeel c en d (verordening niet van toepassing op in dit lid genoemde voertuigen die niet vallen onder voertuigcategorieën M, N en O)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels te stellen voor in dit artikellid genoemde voertuigen waarop de verordening niet van toepassing is.	Art 21, tweede lid, onderdeel b, (nieuw) van de Wvw 1994, biedt de mogelijkheid om voor alle voertuigen cs die niet onder de verordening vallen, regels te kunnen stellen in de Regeling voertuigen. Hiervan zal in het kader van de huidige uitvoering van deze verordening geen gebruik worden gemaakt.
Art 2, derde lid (fabrikant mag ook goedkeuring aanvragen voor in dit lid genoemde voertuigen die niet vallen onder voertuigcategorieën M, N en O)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels te stellen tbv in dit lid bedoelde aanvragen door een fabrikant in het geval de verordening daar niet afdoende in voorziet.	Zie toelichting bij art 2, tweede lid.
Art 2, vierde lid (fabrikant mag ook goedkeuring aanvragen in dit lid genoemde voertuigen die niet vallen onder voertuigcategorieën M, N en O)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels te stellen tbv in dit lid bedoelde aanvragen door een fabrikant in het geval de verordening daar niet afdoende in voorziet.	Zie toelichting bij art 2, tweede lid.
Art 3, punt 16 (motorvoertuig max snelheid van meer dan 25 km/u)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels te stellen mbt voertuigen met een max snelheid van minder dan 25 km/u.	Zie toelichting bij art 2, tweede lid.
Art 3, punt 31 (voertuigen voor speciale doeleinden) juncto bijlage I, deel A, punt 5 (type voertuigen voor speciale doeleinden)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels te stellen mbt voertuigen voor speciale doeleinden die niet in de verordening worden genoemd.	Zie toelichting bij art 2, tweede lid.
Art 6, eerste lid (aanwijzing van goedkeuringsinstantie en markttoezicht autoriteiten)	Rechtstreekse werking en art 4b, onderdeel a (nieuw tbv goedkeuringsinstantie) resp art 158 en 158a (nieuw tbv markttoezicht) van de Wvw 1994 + Aanwijzing ILT	Aanwijzing van goedkeuringsinstantie en markttoezicht autoriteiten voor nationale goedkeuringen.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen.
Art 6, vijfde lid, eerste alinea (in de handel brengen cs niet verbieden)	Rechtstreekse werking en: – Handelsverbod: art 21, eerste lid, juncto 29, eerste lid, van de Wvw 1994 (huidig en nieuw); – Registratie: hoofdstuk IV van de Wvw 1994; – Gebruik: art 71 van de Wvw 1994 (huidig en nieuw) en hoofdstuk 5 Regeling voertuigen	Mogelijkheid om mbt nationale goedkeuringen regels over deze onderwerpen te stellen.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen.
Art. 6, vijfde lid, tweede alinea (lidstaat kan besluiten dat goedgekeurde voertuigen, gelet op afmetingen, gewicht of asbelasting bedoeld in richtlijn 96/53/G toch niet aan het verkeer mogen deelnemen, in de handel mogen worden gebracht, worden geregistreerd of in gebruik genomen)	Van deze mogelijkheid wordt mbt EU-goedkeuringen gebruikt gemaakt voor zover het betreft de registratie en het gebruik van het voertuig: art 43, lid 2a van de Wvw 1994 (nieuw) en Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer.	Van deze mogelijkheid wordt mbt nationale goedkeuringen gebruikt gemaakt voor zover het betreft de registratie en het gebruik van het voertuig: art 43, lid 2a van de Wvw 1994 (nieuw) en Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer.	Handhaven huidige feitelijke situatie.

Bepaling verordening (EU) 2018/858	Bepaling in uitvoeringsregeling of bestaande regeling of aangeven dat bepaling naar zijn aard geen uitvoering behoeft	Omschrijving beleidsruimte of beschrijving in verband met nationale goedkeuringen	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte of toelichting in verband met nationale goedkeuringen
Art 6, zevende lid (binnentreden door markttoezichthouder)	Art 158a, tweede lid, (nieuw) van de Wvw 1994.	Mogelijkheid recht op binnentreden voor markttoezichthouder tbv handhaving nationale goedkeuringen.	Wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek maken aan die voor EU-goedkeuringen.
Art 14 (verplichtingen fabrikant tot terugroeping indien producten niet conform zijn of een ernstig risico vormen (recall))	Rechtstreekse werking en verstrekkingenbeleid persoonsgegevens door RDW obv privacywetgeving	Mogelijkheid terugroeping na nationale goedkeuring.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen (art 27 (voorheen art 25e) Wvw 1994 en hoofdstuk 3 Regeling voertuigen).
Art 17, eerste lid (terugroepen (recall) voertuigen cs door importeurs)	Rechtstreekse werking en uitbreiding verstrekkingenbeleid persoonsgegevens door RDW obv privacywetgeving ten gunste van importeurs.	Mogelijkheid verstrekken persoonsgegevens aan importeurs in geval van nationale goedkeuringen.	Wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek maken aan die voor EU-goedkeuringen.
Art 32, eerste lid, eerste volzin (kosten EU-goedkeuring kunnen door de lidstaat tlv fabrikant)	Rechtstreekse werking en art 28 (voorheen art 22) van de Wvw 1994 en de Regeling tarieven RDW.	Mogelijkheid om mbt nationale goedkeuringen vergoeding ten laste van de fabrikant te vragen.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen.
Art 32, eerste lid, tweede volzin (kosten markttoezicht kunnen door de lidstaat in rekening worden gebracht)	Van deze mogelijkheid wordt ivm EU-goedkeuringen geen gebruik gemaakt.	Van de mogelijkheid om kosten van markttoezicht in geval van nationale goedkeuringen in rekening te brengen wordt geen gebruik gemaakt.	Handhaven van de huidige situatie
Art 32, tweede lid (kosten aanvraag tech dienst kunnen door de lidstaat in rekening worden gebracht)	Rechtstreekse werking en art 28 (voorheen 23, tweede lid) van de Wvw 1994.	Mogelijkheid om mbt nationale goedkeuringen kosten in rekening te brengen aan aanvragende technische diensten.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen.
Art. 37, vierde lid (lidstaat kan fabrikant bij nationale goedk ogv art 42, vrijstellen van elektronisch CVO)		Mogelijkheid om fabrikant bij nationale goedk ogv art 42, vrij te stellen van elektronisch CVO	Van deze mogelijkheid wordt geen gebruik gemaakt
Art 39, vierde lid (voorlopige EU-goedkeuring tbv technologieën)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om mbt nationale goedkeuring voorlopige ontheffing te verlenen voor nieuwe technologieën.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen (Art 21, derde lid (voorheen art 22, eerste lid), van de Wvw 1994 en hoofdstuk 3 Regeling voertuigen).
Art 42, tweede lid (Lidstaten kunnen voertuigen vrijstellen van voorschriften verordening tbv nationale goedkeuring kleine serie voor voertuigcategorieën M, N en O indien alternatieve voorschriften worden gesteld)		Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt. Er worden alternatieve voorschriften gesteld	Art 21, tweede lid, onderdeel b, (nieuw) van de Wvw 1994, biedt de mogelijkheid om voor alle voertuigen cs die niet onder de verordening vallen, regels te kunnen stellen in de Regeling voertuigen. Voor deze goedkeuring handhaving van de huidige situatie (Art 23 en 24 (voorheen art 21, tweede lid en 22, eerste en tweede lid, 24 en 25) van de Wvw 1994 en hoofdstuk 3 Regeling voertuigen).

Bepaling verordening (EU) 2018/858	Bepaling in uitvoeringsregeling of bestaande regeling of aangeven dat bepaling naar zijn aard geen uitvoering behoeft	Omschrijving beleidsruimte of beschrijving in verband met nationale goedkeuringen	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte of toelichting in verband met nationale goedkeuringen
Art 45, eerste lid (Lidstaat kan tbv nationale individuele goedkeuring voor voertuigcategorieën M, N en O vrijstellen van voorschriften verordening indien alternatieve voorschriften worden gesteld)		Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt. Er worden alternatieve voorschriften gesteld	Art 21, tweede lid, onderdeel b, (nieuw) van de Wvw 1994, biedt de mogelijkheid om voor alle voertuigen cs die niet onder de verordening vallen, regels te kunnen stellen in de Regeling voertuigen. Voor deze goedkeuring handhaving van de huidige situatie: Art 23 en 24 (voorheen art 21, tweede lid, en 22, eerste en tweede lid, 24 en 25) van de Wvw 1994 en hoofdstuk 3 Regeling voertuigen.
Art 49, eerste lid (verkoop restant voorraad)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid dat lidstaat toestaat dat voertuigen waarvan de nationale goedkeuring niet meer geldig is, nog op de markt mogen worden gebracht.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen (art 21, vierde lid van de Wvw 1994 en hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen (voorheen hoofdstuk 3, afd 9, van de Regeling voertuigen).
Art 55 (in de handel brengen, in gebruik nemen en verbieden bij ernstig risico) en art 56 (bijkomende voorschriften)	Rechtstreekse werking en art 21, eerste en derde lid (voorheen artt 30–32) juncto art 29 (nieuw) van de Wvw 1994 en Regeling voertuigen.	Mogelijkheid in de handel brengen cs bij nationale goedkeuring alleen toegestaan in geval van vergunning.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen.
Art 65, tweede lid (intrekken goedkeuring bij niet nakomen informatieverplichting door fabrikant of andere wijze van sanctioneren)	– Rechtstreekse werking mbt intrekken EU-goedkeuringen; en – Van de mogelijkheid tot sanctienering anderszijds wordt gebruik gemaakt.	– Mogelijkheid tot intrekken bij niet nakomen informatieverplichting bij nationale goedkeuringen; en – keuze sanctie bij zowel EU- als nationale goedkeuringen.	– Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen (art 26 (voorheen art 25) van de Wvw 1994); – Lastenluwe uitvoering: sanctienering zowel in geval van EU-goedkeuringen als nationale goedkeuringen: art 169 (huidig) en 169a (nieuw) van de Wvw 1994: last onder bestuursdwang; alsmede sancties genoemd bij art 84.
Art 65, derde lid (klachtbehandeling bij goedkeuringsinstantie)	Rechtstreekse werking en klachtenregeling RDW.	Mogelijkheid klachtenregeling ivm nationale goedkeuringen.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen.
Hoofdstuk XV (artt 67–81 muv art 68, tweede lid) (beoordeling, aanwijzing etc van technische diensten)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om in het kader van nationale goedkeuringen technische diensten te beoordelen, aanwijzen etc.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen art 22 (voorheen art 22b) van de Wvw 1994 + hoofdstuk 3 Regeling voertuigen.
Art 68, tweede lid (lidstaat kan een goedkeuringsinstantie aanwijzen als technische dienst)		Van de mogelijkheid wordt gebruik gemaakt	Aanwijzingsbesluit; handhaven huidige situatie

Bepaling verordening (EU) 2018/858	Bepaling in uitvoeringsregeling of bestaande regeling of aangeven dat bepaling naar zijn aard geen uitvoering behoeft	Omschrijving beleidsruimte of beschrijving in verband met nationale goedkeuringen	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte of toelichting in verband met nationale goedkeuringen
Art 84, eerste, tweede, onder a tot en met c, en derde lid (sancties op met name genoemde inbreuken door marktdeelnemers)	Rechtstreekse werking en artt 21 en 29 juncto artt 174b of 174c van de Wvw 1994 (nieuw: bestuurlijke boete) + hoofdstuk 3 Regeling voertuigen (nieuw) of art 29 van de Wvw 1994 jo Wet op de economische delicten (economisch delict).	– Mogelijkheid om in het kader van inbreuken bij nationale- en VN/ECE- goedkeuringen sancties vast te stellen; en – keuze sanctiestelsel bij inbreuken op verordening en op Wvw 1994.	Sanctionering op identieke wijze (via art 30 van de Wvw 1994) bij inbreuken op verordening in het kader van EU-goedkeuringen als bij inbreuken ivm nationale goedkeuringen op grond van de Wvw 1994.
Art 84, eerste en tweede lid, onder d (sancties op inbreuken door technische diensten)	Rechtstreekse werking en artt. 31 juncto 174b van de Wvw 1994 (nieuw bestuurlijke boete) + hoofdstuk 3 Regeling voertuigen (nieuw).	– Mogelijkheid om in het kader van de aanwijzing van technische diensten bij nationale- en VN/ECE-goedkeuringen sancties vast te stellen; en – keuze sanctiestelsel bij inbreuken op verordening en op Wvw 1994.	Sanctionering op identieke wijze bij inbreuken op verordening in het kader van EU-goedkeuringen als bij inbreuken ivm nationale goedkeuringen op grond van de Wvw 1994.
Art 84, eerste, tweede en derde lid jo art 6, vijfde lid (sancties ivm gebruik op de weg van niet goedgekeurd voertuig)	Rechtstreekse werking en art 32 juncto 177 van de Wvw 1994 (strafrechtelijke handhaving).	– Mogelijkheid sanctionering indien geen nationale- of VN/ECE-goedkeuring; en – keuze sanctiestelsel bij inbreuken op verordening en op Wvw 1994.	Sanctionering op identieke wijze bij inbreuken op verordening in het kader van EU-goedkeuringen als bij inbreuken ivm nationale goedkeuringen op grond van de Wvw 1994.
Art 84, eerste tot en met derde lid (sanctionering overige inbreuken zoals bijv. niet nakoming van de verplichtingen door marktdeelnemers die worden genoemd in de artt 13 tm 20 of art 50)	Rechtstreekse werking en artt 21 en 29 of 30 juncto artt 174b of 174c van de Wvw 1994 (nieuw bestuurlijke boete) + hoofdstuk 3 (nieuw) Regeling voertuigen of art 29 of 30 van de Wvw 1994 jo Wet op de economische delicten (economisch delict).	– Mogelijkheid sanctionering in overige gevallen bij nationale- of VN/ECE-goedkeuring; en – keuze sanctiestelsel bij inbreuken op verordening en op Wvw 1994.	Sanctionering op identieke wijze bij inbreuken op verordening in het kader van EU-goedkeuringen als bij inbreuken ivm nationale goedkeuringen op grond van de Wvw 1994.

Tabel 1.2 Uitvoering verordening (EU) 167/2013

Voorheen uitgevoerd in de Regeling voertuigen. Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij de Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 4 december 2015, nr. IENM/BSK-2015/110814, tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met de uitvoering van de verordeningen (EU) 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen en 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60) (Stcrt 44282).

Bepaling verordening (EU) 167/2013	Bepaling in uitvoeringsregeling of bestaande regeling of aangeven dat bepaling naar zijn aard geen uitvoering behoeft	Omschrijving beleidsruimte of beschrijving in verband met nationale goedkeuringen	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte of toelichting in verband met nationale goedkeuringen
Alle artikelen van deze verordening met uitzondering van de artikelen of artikelliden die hieronder worden genoemd	Behoeven naar hun aard geen uitvoering omdat rechtstreekse werking volstaat.	--	--
Art 1, eerste lid, tweede volzin (verordening niet van toepassing op individuele goedkeuringen; aanvaarden individuele goedkeuring andere lidstaten)	Rechtstreekse werking en art 25 van de Wvv 1994.	Mogelijkheid om nationale regels te stellen voor individuele keuringen.	Art 21, tweede lid, onderdeel b, (nieuw) van de Wvv 1994, biedt de mogelijkheid om voor alle voertuigen cs die niet onder de verordening vallen, regels te kunnen stellen in de Regeling voertuigen. Voor deze goedkeuring handhaving van de huidige situatie: Art 23 en 24 (voorheen art 21, tweede lid, en 22, eerste en tweede lid, 24 en 25) van de Wvv 1994 en hoofdstuk 3 Regeling voertuigen.
Art 2, tweede lid (verordening niet van toepassing op genoemde machines)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels te stellen voor deze machines.	Art 21, tweede lid, onderdeel b, (nieuw) van de Wvv 1994, biedt de mogelijkheid om voor alle voertuigen cs die niet onder de verordening vallen, regels te kunnen stellen in de Regeling voertuigen. Hiervan zal in het kader van de huidige uitvoering van deze verordening geen gebruik worden gemaakt.
Art 2, derde lid (fabrikant mag goedkeuring aanvragen voor in dit lid genoemde voertuigen van cat R, S en O en trekkers voor speciale doeleinden)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels te stellen tbv in dit lid bedoelde aanvragen door een fabrikant in het geval de verordening daar niet afdoende in voorziet.	Zie toelichting bij art 2, tweede lid.
Art 3, onderdeel 8 (trekker max snelheid niet minder dan 6 km/u)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels te stellen voor trekker met een max snelheid van minder dan 6 km/u	Zie toelichting bij art 2, tweede lid.
Art 5, eerste lid (aanwijzen goedkeuringsinstantie en markttoezichtautoriteit)	Rechtstreekse werking en art 4b, onderdeel a (nieuw tbv goedkeuringsinstantie) resp art 158 en 158a (nieuw tbv markttoezicht) van de Wvv 1994 + Aanwijzing ILT	Aanwijzing van goedkeuringsinstantie en markttoezicht autoriteiten voor nationale goedkeuringen.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen.

Bepaling verordening (EU) 167/2013	Bepaling in uitvoeringsregeling of bestaande regeling of aangeven dat bepaling naar zijn aard geen uitvoering behoeft	Omschrijving beleidsruimte of beschrijving in verband met nationale goedkeuringen	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte of toelichting in verband met nationale goedkeuringen
Hoofdstuk III: Artt 17–19 (materiële voorschriften)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid materiële voorschriften tbv nationale goedkeuringen.	Handhaving van de huidige situatie: Art 23 en 24 (voorheen art 21, tweede lid en 22, eerste en tweede lid, 24 en 25) van de Wvw 1994 en hoofdstuk 3 Regeling voertuigen.
Art 32 (einde geldigheid EU-typegoedkeuring)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels te stellen mbt einde geldigheid nationale goedkeuringen.	art 21, derde en vierde lid van de Wvw 1994.
Art 33, derde lid (lidstaat mag voorschrijven dat CVO in eigen officiële taal wordt vertaald)		Van deze mogelijkheid wordt geen gebruik gemaakt	Handhaven huidige situatie
Art 37, eerste lid, tweede alinea en tweede lid (lidstaat kan tbv nationale typegoedkeuring kleine serie voertuigen cat T, C, R en S vrijstellen van voorschriften van de verordening indien alternatieve voorschriften worden gesteld)		Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt. Er worden alternatieve voorschriften gesteld.	Art 21, tweede lid, onderdeel b, (nieuw) van de Wvw 1994, biedt de mogelijkheid om voor alle voertuigen cs die niet onder de verordening vallen, regels te kunnen stellen in de Regeling voertuigen. Voor deze goedkeuring handhaving van de huidige situatie: Art 23 en 24 (voorheen art 21, tweede lid en 22, eerste en tweede lid, 24 en 25) van de Wvw 1994 en hoofdstuk 3 Regeling voertuigen.
Art 45 (in de handel brengen, registreren, of in verkeer gebracht bij ernstig risico) en 46 (bijkomende voorschriften)	Rechtstreekse werking en art 21, eerste en derde lid (voorheen artt 30–32) juncto art 29 (nieuw) van de Wvw 1994 en Regeling voertuigen.	Mogelijkheid om mbt nationale- en VN/ECE- goedkeuringen regels te stellen om het in de handel brengen cs alleen na vergunning toe te staan.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen.
Art 47 (verplichtingen fabrikant tot terugroeping van voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden (recall))	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels te stellen tbv terugroeping na nationale- of VN/ECE-goedkeuring.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen art 27 (voorheen art 25e) Wvw 1994 en hoofdstuk 3 Regeling voertuigen.
Hoofdstuk XVI (artt 57–67 muv art 59, tweede lid) (aanwijzing en aanmelding van technische diensten)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om in het kader van nationale- of VN/ECE-goedkeuringen technische diensten aan te wijzen etc.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen art 22 (voorheen art 22b) van de Wvw 1994 + hoofdstuk 3 Regeling voertuigen.
Art 59, tweede lid (lidstaat kan goedkeuringsinstantie aanwijzen als technische dienst)		Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt	Aanwijzingsbesluit. Handhaven huidige situatie
Art 72, eerste lid, jo art 5, tweede lid (sancties ivm gebruik op de weg van niet goedgekeurd voertuig)	Rechtstreekse werking en art 32 juncto 177 van de Wvw 1994 (strafrechtelijke handhaving).	– Mogelijkheid tot sanctionering indien er geen nationale- of NV/ECE-goedkeuring is; en – keuze sanctiestelsel bij inbreuken op verordening en op Wvw 1994.	Sanctionering op identieke wijze bij inbreuken op verordening in het kader van EU-goedkeuringen als bij inbreuken ivm nationale goedkeuringen op grond van de Wvw 1994.

Bepaling verordening (EU) 167/2013	Bepaling in uitvoeringsregeling of bestaande regeling of aangeven dat bepaling naar zijn aard geen uitvoering behoeft	Omschrijving beleidsruimte of beschrijving in verband met nationale goedkeuringen	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte of toelichting in verband met nationale goedkeuringen
Art 72, eerste en tweede lid (sancties marktdeelnemers op met name genoemde inbreuken en overige inbreuken zoals bijv. niet nakoming van de verplichtingen door marktdeelnemers die worden genoemd in de artt 8 tm 16)	Rechtstreekse werking en artt 21 en 29 of 30 juncto artt 174b of 174c van de Wvw 1994 (nieuw: bestuurlijke boete) + hoofdstuk 3 Regeling voertuigen (nieuw) of art 29 of 30 van de Wvw 1994 jo Wet op de economische delicten (economisch delict).	<ul style="list-style-type: none"> – Mogelijkheid om in het kader van inbreuken bij nationale- of VN/ECE- goedkeuringen sancties vast te stellen; en – keuze sanctiestelsel bij inbreuken op verordening en op Wvw 1994. 	Sanctionering op identieke wijze (via art 30 van de Wvw 1994) bij inbreuken op verordening in het kader van EU-goedkeuringen als bij inbreuken ivm nationale goedkeuringen op grond van de Wvw 1994.

Tabel 1.3 Uitvoering verordening (EU) 168/2013

Voorheen uitgevoerd in de Regeling voertuigen. Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij de Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 4 december 2015, nr. IENM/BSK-2015/110814, tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met de uitvoering van de verordeningen (EU) 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen en 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60) (Stcrt 44282).

Bepaling verordening (EU) 168/2013	Bepaling in uitvoeringsregeling of bestaande regeling of aangeven dat bepaling naar zijn aard geen uitvoering behoeft	Omschrijving beleidsruimte of beschrijving in verband met nationale goedkeuringen	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte of toelichting in verband met nationale goedkeuringen
Alle artikelen van deze verordening met uitzondering van de artikelen of artikelliden die hieronder worden genoemd	Behoeven naar hun aard geen uitvoering omdat rechtstreekse werking volstaat.	--	--
Art 1, eerste lid, tweede alinea (verordening niet van toepassing op individuele goedkeuringen; aanvaarden individuele goedkeuring andere lidstaten)	Rechtstreekse werking en art 25 van de Wvw 1994.	Mogelijkheid om nationale regels te stellen voor individuele keuringen.	Handhaving van de huidige situatie: artikel 20b van de Wvw 1994 en Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen; en Art 21, tweede lid, onderdeel b, (nieuw) van de Wvw 1994, biedt ook de mogelijkheid om voor alle voertuigen cs die niet onder de verordening vallen, regels te kunnen stellen in de Regeling voertuigen.
Art 2, tweede lid (verordening niet van toepassing op genoemde voertuigen en fietsen die niet behoren tot cat L)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels te stellen voor deze voertuigen en fietsen waarop de verordening geen betrekking heeft.	Handhaving van de huidige situatie: art. 20b van de Wvw 1994 en Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen; en Art 21, tweede lid, onderdeel b, (nieuw) van de Wvw 1994, biedt de mogelijkheid om voor alle voertuigen cs die niet onder de verordening vallen, regels te kunnen stellen in de Regeling voertuigen.
Art 7, eerste lid (aanwijzen goedkeuringsinstantie en markttoezichtautoriteit)	Rechtstreekse werking en art 4b, onderdeel a (nieuw tbv goedkeuringsinstantie) resp art 158 en 158a (nieuw tbv markttoezicht) van de Wvw 1994 + Aanwijzing ILT	Aanwijzing van goedkeuringsinstantie en markttoezicht autoriteiten voor nationale goedkeuringen.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen.
Hoofdstuk III: Artt 18–24 (materiële voorschriften)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om materiële voorschriften tbv nationale goedkeuringen te kunnen stellen.	Handhaving van de huidige situatie: art. 20b van de Wvw 1994 en Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen; En Art 23 en 24 (nieuw) van de Wvw 1994 en hoofdstuk 3 Regeling voertuigen.
Art 37 (einde geldigheid EU-typegoedkeuring)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels vast te stellen mbt einde geldigheid nationale goedkeuringen.	Artikel 21, derde en vierde lid, van de Wvw 1994.

Bepaling verordening (EU) 168/2013	Bepaling in uitvoeringsregeling of bestaande regeling of aangeven dat bepaling naar zijn aard geen uitvoering behoeft	Omschrijving beleidsruimte of beschrijving in verband met nationale goedkeuringen	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte of toelichting in verband met nationale goedkeuringen
Art 38, derde lid (lidstaat kan voorschrijven dat CVO in eigen officiële taal wordt vertaald)		Van deze mogelijkheid wordt geen gebruik gemaakt.	Handhaven huidige situatie.
Art 42, tweede lid, (lidstaat kan tbv nationale typegoedkeuring kleine serie voertuigen cat L vrijstellen van voorschriften van de verordening indien alternatieve voorschriften worden gesteld)		Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt. Er worden alternatieve voorschriften gesteld.	Handhaving van de huidige situatie: artikel 20b van de Wvw 1994 en Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen; En Art 23 en 24 (nieuw) van de Wvw 1994 en hoofdstuk 3 Regeling voertuigen
Art 44 (verkoop restant voorraad)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om als lidstaat toe te staan dat voertuigen waarvan de nationale goedkeuring niet meer geldig is, nog op de markt mogen worden.	Art 21, vierde lid, van de Wvw 1994 en hoofdstuk 3 Regeling voertuigen
Art 50 (in de handel brengen, registreren, of in verkeer brengen bij ernstig risico) en 51 (bijkomende voorschriften)	Rechtstreekse werking en art 21, eerste en derde lid (voorheen artt 30–32) juncto art 29 (nieuw) van de Wvw 1994 en Regeling voertuigen.	Mogelijkheid in de handel brengen cs bij nationale goedkeuring alleen toegestaan in geval van vergunning.	Handhaving van de huidige situatie: artikel 20b van de Wvw 1994 en Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen; en art 21, eerste en derde lid (voorheen artt 30–32) juncto art 29 (nieuw) van de Wvw 1994 en Regeling voertuigen.
Art 52 (verplichtingen fabrikant tot terugroeping van voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden (recall))	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om terugroeping na nationale- of VN/ECE-goedkeuring.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen (art 27 (voorheen art 25e) Wvw 1994 en hoofdstuk 3 Regeling voertuigen)
Hoofdstuk XVI (artt 61–71 muv art 63, tweede lid) (aanwijzing en aanmelding van technische diensten)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om in het kader van nationale of VN/ECE-goedkeuringen technische diensten aan te wijzen etc.	Handhaving van de huidige situatie: wettelijke regeling voor nationale goedkeuringen identiek aan die voor EU-goedkeuringen art 22 (voorheen art 22b) van de Wvw 1994 + hoofdstuk 3 Regeling voertuigen.
Art 63, tweede lid (lidstaat kan goedkeuringsinstantie als technische dienst aanwijzen)		Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt	Aanwijzingsbesluit. Handhaven huidige situatie.
Art 76, eerste lid, jo art 6, tweede lid (sancties ivm gebruik op de weg van niet goedgekeurd voertuig)	Rechtstreekse werking en art 32 juncto art 177 van de Wvw 1994 (strafrechtelijke handhaving).	– Mogelijkheid sanctionering indien geen nationale of VN/ECE-goedkeuring; en – keuze sanctiestelsel bij inbreuken op verordening en op Wvw 1994.	Sanctionering op identieke wijze bij inbreuken op verordening in het kader van EU-goedkeuringen als bij inbreuken ivm nationale goedkeuringen op grond van de Wvw 1994.

Bepaling verordening (EU) 168/2013	Bepaling in uitvoeringsregeling of bestaande regeling of aangeven dat bepaling naar zijn aard geen uitvoering behoeft	Omschrijving beleidsruimte of beschrijving in verband met nationale goedkeuringen	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleids- ruimte of toelichting in verband met nationale goedkeuringen
Art 76, eerste en tweede lid (sancties marktdeelnemers op met name genoemde inbreuken en overige inbreuken zoals bijv. niet nakoming van de verplichtingen door marktdeelnemers die worden genoemd in de artt 9 tm 17)	Rechtstreekse werking en artt 21 en 29 of 30 juncto artt 174b en 174c van de Wvw 1994 (nieuw: bestuurlijke boete) + hoofdstuk 3 Regeling voertuigen (nieuw) of art 29 of 30 van de Wvw 1994 jo Wet op de economische delicten (economisch delict).	– Mogelijkheid om in het kader van inbreuken bij nationale- of VN/ECE- goedkeuringen sancties vast te stellen; en – keuze sanctiestelsel bij inbreuken op verordening en op Wvw 1994.	Sanctionering op identieke wijze (via art 30 van de Wvw 1994) bij inbreuken op verordening in het kader van EU-goedkeuringen als bij inbreuken ivm nationale goedkeuringen op grond van de Wvw 1994. Bij inbreuken op aanwijzing art 20b van de Wvw 1994, ook art 174a van de Wvw 1994.

Voorheen uitgevoerd in Wvw 1994, Regeling voertuigen en het op de Wet milieubeheer gebaseerde Besluit typegoedkeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging. Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de transponeringstabel bij het Besluit van 1 maart 2014 tot wijziging en intrekking van diverse besluiten ter uitvoering van verordening (EG) 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEG 2007, L 171) en van verordening (EG) 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEG 2009, L 188) en tot een technische aanpassing van het Waterbesluit (Stb. 120).

Bepaling verordening (EG) 715/2007	Bepaling in uitvoeringsregeling of bestaande regeling of aangeven dat bepaling naar zijn aard geen uitvoering behoeft	Omschrijving beleidsruimte of beschrijving in verband met nationale goedkeuringen	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte of toelichting in verband met nationale goedkeuringen
Alle artikelen van deze verordening met uitzondering van de artikelen of artikeleden die hieronder worden genoemd Nb. De artt 3, onderdeel 14 en 15 en artt 6 tot en met 9 vervallen bij de inwerkingtreding van verordening (EU) 2018/858.	Behoeven naar hun aard geen uitvoering omdat rechtstreekse werking volstaat.	--	--
Art 2 (verordening van toepassing op bep met name genoemde voertuigen van cat M en N)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels te stellen voor (categorieën) voertuigen waarop de verordening niet van toepassing is.	Art 21, tweede lid, onderdeel b, (nieuw) van de Wvw 1994, biedt de mogelijkheid om voor alle voertuigen cs die niet onder de verordening vallen, regels te kunnen stellen in de Regeling voertuigen. Hiervan zal in het kader van de huidige uitvoering van deze verordening geen gebruik worden gemaakt.
Art 12 (lidstaten kunnen voorzien in financiële stimulansen)		Deze mogelijkheid is uitgewerkt gelet op art 10.	
Art 13, eerste en tweede lid, in samenhang art 10 (sancties fabrikanten bij overtreding verordening)	Rechtstreekse werking en artt 21 en 29 of 30 jo 169 of 169a Wegenverkeerswet 1994 (last onder bestuursdwang) en Regeling voertuigen; Artt 21, 29 jo 174b of 174c van de Wegenverkeerswet 1994 (bestuurlijke boete) en Regeling voertuigen; of Artt 29 of 30 van de Wvw 1994 en Wet op de economische delicten (economisch delict).	– Mogelijkheid om in het kader van inbreuken bij nationale goedkeuringen sancties vast te stellen; – keuze sanctiestelsel bij inbreuken op de verordening en op de Wvw 1994.	Sanctionering op identieke wijze (via art 30 van de Wvw 1994) bij inbreuken op verordening in het kader van EU-goedkeuringen als bij inbreuken ivm nationale goedkeuringen op grond van de Wvw 1994.
Art 13, eerste lid, in samenhang met art 11, eerste en derde lid (sancties reparateurs overtreding verordening)	Rechtstreekse werking en artt 71 en 177 Wegenverkeerswet 1994 jo hoofdstuk 6 Regeling voertuigen	– Mogelijkheid om in het kader van inbreuken bij nationale goedkeuringen sancties vast te stellen; – keuze sanctiestelsel bij inbreuken op de verordening en op de Wvw 1994.	Sanctionering op identieke wijze (via art 30 van de Wvw 1994) bij inbreuken op verordening in het kader van EU-goedkeuringen als bij inbreuken ivm nationale goedkeuringen op grond van de Wvw 1994.

Tabel 2.2. Uitvoering verordening (EG) 595/2009

Voorheen uitgevoerd in Wvw 1994, Regeling voertuigen en het op de Wet milieubeheer gebaseerde Besluit typegoedkeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging. Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de transponeringstabel bij het Besluit van 1 maart 2014 tot wijziging en intrekking van diverse besluiten ter uitvoering van verordening (EG) 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2007, L 171) en van verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEG 2009, L 188) en tot een technische aanpassing van het Waterbesluit (Stb. 120).

Bepaling verordening (EG) 595/2009	Bepaling in uitvoeringsregeling of bestaande regeling of aangeven dat bepaling naar zijn aard geen uitvoering behoeft	Omschrijving beleidsruimte of beschrijving in verband met nationale goedkeuringen	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte of toelichting in verband met nationale goedkeuringen
Alle artikelen van deze verordening met uitzondering van de artikelen of artikelliden die hieronder worden genoemd Nb. De artt 3, onderdeel 11 en 13 en art 6 vervallen bij de inwerkingtreding van verordening (EU) 2018/858	Behoeven naar hun aard geen uitvoering omdat rechtstreekse werking volstaat.	--	--
Art 2 (verordening van toepassing op bep met name genoemde voertuigen van cat M en N)	Rechtstreekse werking	Mogelijkheid om nationale regels te stellen mbt (categorieën) voertuigen waarop de verordening niet van toepassing is.	Art 21, tweede lid, onderdeel b, (nieuw) van de Wvw 1994, biedt de mogelijkheid om voor alle voertuigen cs die niet onder de verordening vallen, regels te kunnen stellen in de Regeling voertuigen. Hiervan zal in het kader van de huidige uitvoering van deze verordening geen gebruik worden gemaakt.
Art 10 (de lidstaten kunnen tot 31 december 2013 voorzien in financiële stimulansen)		Deze mogelijkheid is uitgewerkt	
Art 11, eerste en tweede lid, in samenhang met artt 7 of 8 (sancties fabrikant overtreding verordening)	Rechtstreekse werking en artt 21 en 29 of 30 jo 169 of 169a Wegenverkeerswet 1994 (last onder bestuursdwang) en Regeling voertuigen; Artt 21, 29 jo 174a of 174b van de Wegenverkeerswet 1994 (bestuurlijke boete) en Regeling voertuigen; of Artt 29 of 30 van de Wvw 1994 en Wet op de economische delicten (economisch delict).	– Mogelijkheid om in het kader van inbreuken bij nationale goedkeuringen sancties vast te stellen; – keuze sanctiestelsel bij inbreuken op de verordening en op de Wvw 1994.	Sanctionering op identieke wijze (via art 30 van de Wvw 1994) bij inbreuken op verordening in het kader van EU-goedkeuringen als bij inbreuken ivm nationale goedkeuringen op grond van de Wvw 1994.

Bepaling verordening (EG) 595/2009	Bepaling in uitvoeringsregeling of bestaande regeling of aangeven dat bepaling naar zijn aard geen uitvoering behoeft	Omschrijving beleidsruimte of beschrijving in verband met nationale goedkeuringen	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte of toelichting in verband met nationale goedkeuringen
Art 11, tweede lid in samenhang met art 7 (sancties reparateurs en gebruikers bij manipulatie systemen) (permanente eisen)	Rechtstreekse werking en artt 71 en 177 Wegenverkeerswet 1994 jo hoofdstuk 6 Regeling voertuigen	<ul style="list-style-type: none"> – Mogelijkheid om in het kader van inbreuken bij nationale goedkeuringen sancties vast te stellen; – keuze sanctiestelsel bij inbreuken op de verordening en op de Wvw 1994. 	Sanctionering op identieke wijze (via art 30 van de Wvw 1994) bij inbreuken op verordening in het kader van EU-goedkeuringen als bij inbreuken ivm nationale goedkeuringen op grond van de Wvw 1994.

Overzicht van EU-harmonisatieverordeningen genoemd in de bijlagen bij verordening (EU) 2018/858 en waarop deze wetswijziging betrekking heeft:

Stand van zaken op 1 maart 2020

Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2007, L 171); (NB. Zie ook opmerking 1)

Verordening (EG) nr. 692/2008 van de commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2008, L 199) (NB. zie ook opmerking 2);

Verordening (EG) nr. 78/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van Richtlijn 2003/102/EG en Richtlijn 2005/66/EG (PbEU 2009, L 35) (NB. Zie ook opmerking 3);

Verordening (EG) nr. 79/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen op waterstof en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG (PB 2009, L 35) (NB. zie ook opmerking 3);

Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEU 2009, L 188) (NB. zie ook opmerking 4);

Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PbEU 2009, L 200) (NB. zie ook opmerking 3);

Verordening (EU) Nr. 672/2010 van de commissie van 27 juli 2010 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor ontdooiings- en ontwasemingssystemen voor de voorruit van bepaalde motorvoertuigen en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PbEU 2010, L 196) (NB. zie ook opmerking 3);

Verordening (EU) Nr. 1003/2010 van de commissie van 8 november 2010 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de ruimte voor de montage en de bevestiging van de achterkentekenplaten van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van

motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PbEU 2010, L 291) (NB. zie ook opmerking 3);

Verordening (EU) Nr. 1005/2010 van de commissie van 8 november 2010 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor sleepvoorzieningen voor motorvoertuigen en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PbEU 2010, L 291) (NB. zie ook opmerking 3);

Verordening (EU) Nr. 1008/2010 van de commissie van 9 november 2010 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor wis- en sproeisystemen voor de voorruit van bepaalde motorvoertuigen en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PbEU 2010, L 292) (NB. zie ook opmerking 3);

Verordening (EU) Nr. 1009/2010 van de commissie van 9 november 2010 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor wielafschermingen van bepaalde motorvoertuigen en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PbEU 2010, L 292) (NB. zie ook opmerking 3);

Verordening (EU) Nr. 109/2011 van de commissie van 27 januari 2011 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan wat opspatafschermingssystemen betreft (PbEU 2011, L 34) (NB. Zie ook opmerking 3);

Verordening (EU) Nr. 458/2011 van de commissie van 12 mei 2011 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan wat de montage van de banden betreft en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PbEU 2011, L 124) (NB. zie ook opmerking 3);

Verordening (EU) Nr. 582/2011 van de commissie van 25 mei 2011 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en tot wijziging van de bijlagen I en III bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2011, L 167);

Verordening (EU) Nr. 65/2012 van de commissie van 24 januari 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat schakelindicatoren betreft en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2012, L 28) (NB. zie ook opmerking 3);

Verordening (EU) Nr. 130/2012 van de commissie van 15 februari 2012 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor motorvoertuigen wat de toegang en manoeuvreerbaarheid betreft en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PbEU 2012, L 43) (NB. zie ook opmerking 3);

Verordening (EU) Nr. 347/2012 van de commissie van 16 april 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor bepaalde categorieën motorvoertuigen wat geavanceerde noodsystemen betreft (PbEU 2012, L 109) (NB. zie ook opmerking 3);

Verordening (EU) Nr. 351/2012 van de commissie van 23 april 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat typegoedkeuringsvoorschriften voor de installatie van waarschuwingssystemen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook betreft (PbEU 2012, L 110) (NB. zie ook opmerking 3);

Verordening (EU) Nr. 1230/2012 van de commissie van 12 december 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat de typegoedkeuringsvoorschriften voor massa's en afmetingen van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan betreft en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEUB 2012, L 353) (NB. zie ook opmerking 3);

Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen en vervangende geluidsdempingssystemen, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van Richtlijn 70/157/EEG (PbEU 2014, L 158);

Verordening (EU) 2015/758 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het op de 112-dienst gebaseerde eCall- boordsysteem en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2015, L 123);

Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PbEU 2017, L 175);

Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PbEU 2019, L 111) (zie opmerking 5).

Opmerking 1:

Met ingang van 1 september 2020 (de inwerkingtreding van artikel 86 van verordening (EU) 2018/858), komt de titel van deze verordening als volgt te luiden:

Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen

met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) (PbEU 2007, L 171).

Opmerking 2:

Met ingang van 1 januari 2022 wordt deze verordening vervangen door: **Verordening (EU) 2017/1151** van de Commissie tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PbEU 2017, L 175).

Opmerking 3:

Met ingang van 6 juli 2022 wordt deze verordening vervangen door: **Verordening (EU) 2019/2144** van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PbEU 2019, L 325).

Opmerking 4:

Met ingang van 1 september 2020 (de inwerkingtreding van artikel 87 van verordening (EU) 2018/858), komt de titel van deze verordening als volgt te luiden:

Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEU 2009, L 188).

Opmerking 5:

Met ingang van 1 januari 2020 is deze, in de bijlage bij verordening (EU) 2018/858 genoemde verordening in de plaats getreden van verordening (EU) Nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken (PbEU 2011, L 145).