

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Dir. Wegen & Verkeersveiligheid  
Afd. Verkeersveiligheid & Wegvervoer  
t.a.v. mw. drs. R.W.C. Clabbers  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum	Bijlage(n)
IenM/BSK- 2018/53148	JBZ 2018/37831	04 oktober 2018	1

Contactpersoon	Doorkiesnummer	E-mail
10.2.e Wob		

#### Onderwerp

Antwoord op het verzoek van 20 maart 2018 van de directie Wegen & Verkeersveiligheid, afdeling Verkeersveiligheid & Wegvervoer, tot het doen van een uitvoeringstoets betreffende de conceptverordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, inmiddels gepubliceerd onder nummer (EU) nr. 2018/858.

Geachte mevrouw Clabbers,

In reactie op eerdergenoemd verzoek doe ik u bijgevoegd toekomen de uitkomsten van de door u gevraagde uitvoeringstoets.

De voorziene toepassingsdatum van de verordening, zijnde 1 september 2020, is naar verwachting haalbaar. Hierbij zij wel opgemerkt dat de impact van de nadere (32) uitvoeringshandelingen niet helemaal bekend is nu deze nog niet gepubliceerd zijn. U zult daarom op een latere datum aanvullende impactanalyses met betrekking tot deze uitvoeringshandelingen ontvangen. Graag ontvang ik nu reeds uw akkoord op dit eerste deel.

Voor het doorvoeren van de noodzakelijke wijzigingen heeft de RDW een inschatting gemaakt van nodige uren en out of pocket kosten. Er is incidenteel 29.000 uur nodig en structureel 12.200 uur, hetgeen afgerond op 9 extra fte's neerkomt. Deze uren omvatten zowel lijn- als ICT werkzaamheden. Daarnaast is de inschatting dat er (aanvullende) out of pocket kosten noodzakelijk zullen zijn ten bedrage van € 156.000.

De financiering/funding van deze kosten is nog niet opgenomen in het document Uitvoeringstoets kaderverordening motorvoertuigen. Het onderwerp funding staat

Ons kenmerk  
JBZ 2018/ 37831

Pagina  
2

geagendeerd voor tweetal overleggen RDW intern. Na de afstemming RDW intern, doch uiterlijk op 10 november 2018, zal ik u informeren over mijn voorstel.

In de afgelopen maanden is er herhaaldelijk via de e-mail afstemming geweest met uw departement, afdeling Verkeersveiligheid & Wegvervoer, onder meer met 10.2.e Wob Bij deze afstemming is ook de oorspronkelijke reactietermijn verlengd tot 5 oktober 2018. Onderhavige brief en bijlage worden gelijktijdig per e-mail aan eerdergenoemde contactpersonen verzonden.

Graag ontvang ik op korte termijn een formele opdracht van uw ministerie om de voorgestelde implementatie door te voeren.

Ik vertrouw erop u op deze wijze van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,

De directie van de RDW,

10.2.e Wob

Drs. A. van Ravestein  
Algemeen directeur



**(R/00525-03-27)**

# **Uitvoeringstoets**

## **Deel I**

### **Nieuwe kaderverordening vierwielige voertuigen (EU) 2018/858**

**Onderzoeksdoelstelling:**

Breng een advies uit over de operationalisering van de kaderverordening (EU) 2018/858 inzake goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.

Onderzoek hierbij juridische, personele, organisatorische en financiële consequenties die de invoering van de genoemde kaderverordening met zich meebrengt. Ga verder in op informatievoorziening en automatisering, kosten, doorlooptijd en effecten op het interne beleid van de RDW.

Opdracht voor een	<input type="checkbox"/> Project (Plan van Aanpak) <input type="checkbox"/> BIA <input checked="" type="checkbox"/> Uitvoeringstoets (Toets op voorgenomen beleid)
Categorie	<input type="checkbox"/> Continuïteit <input checked="" type="checkbox"/> Wettelijk <input type="checkbox"/> Verbetering bedrijfsvoering <input type="checkbox"/> Onderhoud
Projectfinanciering	<input type="checkbox"/> Door RDW <input checked="" type="checkbox"/> Door IenW
Opdrachtgever	10.2.e Wob
Opdrachtnemer	
Begindatum	01-03-2018
Einddatum	05-10-2018
Versie	1.0
Versiedatum	18-09-2018

Versie	Datum	Bijzonderheden	Auteur(s)
0.1	22-03-2018	Eerst ruwe opzet inhoudsopgave	10.2.e Wob
0.2	29-06-2018	Eerste concept	
0.3	11-7-2018	Review Expertteam verwerkt	
0.4	26-7-2018	1 <sup>ste</sup> review Vreeken verwerkt	
0.9	06-08-2018	Conceptversie voor stuurgroep	
0.99	30-08-2018	Document compleet	
1.0	18-9-2018	Commentaar Stuurgroep van vergadering op 11-9-2018 verwerkt, stuk voor MT RDW	

## RDW Betrokkenen

Ro/ Functie	Naam
Opdrachtgever, Stuurgroep voorzitter, VRT	10.2.e Wob
Gedelegeerd opdrachtgever, Stuurgroep lid VRT TTV	
Opdrachtnemer	
Management trainee, penvoerder	
Stuurgroep lid T&B	
Stuurgroep lid JBZ	
Stuurgroep lid R&I	
Stuurgroep lid ICT	
Lid Expert team, Auteur	

# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Management samenvatting .....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat .....</b>	<b>7</b>
<b>3.</b>	<b>Overzicht nieuwe kaderverordening .....</b>	<b>8</b>
3.1	Aanpassingen op hoofdlijn .....	8
3.2	Markttoezicht .....	9
<b>4.</b>	<b>Impact en consequenties voor de RDW .....</b>	<b>10</b>
4.1.	Juridische aspecten.....	10
4.2.	Personele, organisatorische en financiële consequenties .....	12
4.2.1.	Testen .....	12
4.2.2.	Certificeren.....	12
4.2.3.	Toezicht op fabrikanten en technische diensten.....	14
4.2.4.	Registratie en distributie CVO's t.b.v. eerste registratie voertuigen .....	14
4.2.5.	Informatieverstrekking uit het register.....	15
4.2.6.	Recall .....	15
4.3.	Informatievoorziening en automatisering.....	16
4.4.	Kosten incidenteel en structureel .....	19
4.5.	Doorlooptijd.....	21
4.6.	Effecten op het interne beleid van de RDW.....	22
4.7.	Communicatie.....	22
4.8.	Risico's en randvoorwaarden .....	23
<b>5.</b>	<b>Conclusie en gevraagd besluit .....</b>	<b>24</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>Opdrachtbrief voor UT NKV .....</b>	<b>25</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>IenW besluit over markttoezichthouder.....</b>	<b>26</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Toelichting juridische aspecten Recall proces.....</b>	<b>27</b>
<b>Bijlage 4</b>	<b>Kostenoverzicht registratie en distributie digitale CVO's &amp; aanpassing voertuigregistratie.....</b>	<b>28</b>



# 1. Management samenvatting

## Achtergrond

Op 20 maart 2018 heeft de RDW het verzoek van het Ministerie van IenW ontvangen voor een uitvoeringstoets over de concept-kaderverordening motorvoertuigen. Deze kaderverordening is inmiddels gepubliceerd op 14 juni 2018 als VERORDENING (EU) 2018/858 en treedt in werking op 1 september 2020.

In haar verzoek heeft IenW aangegeven om de volgende onderwerpen in de uitvoeringstoets mee te nemen: de juridische, personele en organisatorische consequenties, informatievoorziening en automatisering, kosten (incidenteel en structureel), doorlooptijd en effecten op het interne beleid van de RDW.

RDW is in Nederland reeds aangewezen als goedkeuringsinstantie. Wat scope betreft omvat de nieuwe kaderverordening 2018/858, mede door de 'sjoemelsoftware' affaire, een sterk aangescherpte rol en positie van de nationale markttoezichtautoriteiten. In mei 2018 is de rol van markttoezichtautoriteit volledig bij ILT belegd. RDW heeft de rol van markttoezichthouder niet en neemt deze daarom niet mee in deze uitvoeringstoets.

## Aanpak

Komende drie jaar volgen er nog publicaties van 32 uitvoeringshandelingen. In de meeste gevallen beantwoorden deze uitvoeringshandelingen de vraag 'hoe' daar waar in de nieuwe kaderverordening alleen de vraag 'wat' beantwoord wordt.

Het aantal en de publicatiedata van de uitvoeringshandelingen zijn nog niet bekend. De verwachting is dat de Europese Commissie de eerste voorstellen voor uitvoeringshandelingen in het derde kwartaal van 2018 aan de lidstaten zal presenteren.

Doordat op het moment van oplevering van deze uitvoeringstoets de eisen voor een aantal onderwerpen nog niet helemaal uitgewerkt zijn zal in lijn daarmee de oplevering van de uitvoeringstoets in verschillende termijnen lopen.

1. Globale inschatting, zonder uitvoeringshandelingen, september 2018
2. Aanvullende stukken op deze uitvoeringstoets worden in nog met IenW af te spreken termijnen opgeleverd. Oplevering is mede afhankelijk van de publicatiedata van deze uitvoeringshandelingen.

Het aspect financiering wordt in deze impactanalyse niet meegenomen. De financiering van de implementatie van de NKV zal besproken worden met de hiervoor verantwoordelijke personen binnen de RDW en IenW.

Er is nog nadere afstemming nodig over samenwerking met ILT als aangewezen markttoezichtautoriteit. De impact daarvan is niet opgenomen in deze uitvoeringstoets en zal mogelijk geanalyseerd worden in een nieuwe uitvoeringstoets.

## Advies

EU kaderverordening 2018/858 is de opvolger van de kaderrichtlijn 2007/46/EG. De RDW heeft reeds uitgebreide kennis en ervaring opgebouwd gebaseerd op zijn huidige wettelijke taken vanuit de huidige kaderrichtlijn.

De nieuwe kaderverordening kan grotendeels geïmplementeerd worden door aanpassingen in bestaande RDW processen en ICT-systemen. Dit vergt de nodige incidentele en structurele uren en kosten, zoals te zien in onderstaande tabel.

Onderwerp	Uren incidenteel	Uren structureel	Out of pocket kosten
Implementatie EU 2018/858	29.000	12.200 (9 fte)	€ 156.000
Uitvoeringshandeling 1 t/m 32	Nader in te vullen	Nader in te vullen	Nader in te vullen

Alle incidentele uren en out of pocket kosten worden aan lenW doorberekend op basis van nacalculatie. Uitbreiding van capaciteit met negen fte's is noodzakelijk.

Registratie en distributie CVO's brengt met zich een grote risico voor de implementatie mee. De impact hiervan is helemaal afhankelijk van de keuze die de Commissie gaat maken. Om die onzekerheid deels weg te halen heeft de RDW als uitgangspunt genomen dat de Commissie voor EUCARIS kiest. Als de Commissie een andere keuze maakt kan de impact stuk groter of kleiner worden.

De RDW heeft, vanuit een sterk geautomatiseerde bedrijfsvoering, groot belang bij de digitalisering van onder meer de uitwisseling van gegevens betreffende typegoedkeuringen en voertuigen. Op dit vlak wordt hard samengewerkt met collega-autoriteiten. De nog komende uitvoeringshandelingen bepalen ook de wijze waarop informatie-uitwisseling tussen verschillende partijen gaat plaatsvinden. De RDW acht het essentieel sterk betrokken te blijven en voldoende invloed te houden bij de nadere uitwerking van deze informatie-uitwisseling.

#### Gevraagd besluit

Aan het ministerie van lenW wordt gevraagd akkoord te gaan met:

- Het RDW advies over de wijze van implementatie van de kaderverordening (EU) 2018/858 in de processen, en
- De initiële financiering van de implementatie en de structureel benodigde uitbreiding in personeel.

Tevens wordt gevraagd aan lenW om de volgende beleidskeuzes te maken:

- Termijn restantvoorraad zoals gesteld in bijlage V, deel B van de kaderverordening (EU) 2018/858.
- Verstrekken van persoonsgegevens door RDW bij nieuwe categorie Recalls die geen ernstig risico vormen.
- Samenwerking tussen markttoezichthouder en RDW als toezichthouder op typegoedkeuring met betrekking tot coördinatie van recalls.





## 2. Opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Op 20 maart 2018 heeft de RDW het verzoek van het Ministerie van IenW ontvangen voor de uitvoeringstoets over de concept-kaderverordening vierwielige voertuigen (categorieën M, N en O), zie Bijlage 1. Deze kaderverordening is gepubliceerd op 14 juni 2018 als VERORDENING (EU) 2018/858 en treedt in werking op 1 september 2020.

In haar verzoek heeft IenW aangegeven om volgende onderwerpen mee te nemen: de juridische, personele en organisatorische consequenties, informatievoorziening en automatisering, kosten (incidenteel en structureel), doorlooptijd en effecten op het interne beleid van de RDW.

Wat de scope betreft omvat de nieuwe kaderverordening 2018/858, mede door de 'sjoemelsoftware' affaire, een sterk aangescherpte rol van markttoezichthouder. Deze rol van markttoezichthouder is nu meer in lijn gebracht met de door de uitvoerende taken en bevoegdheden van typegoedkeuringsautoriteit. In mei 2018 is de rol van markttoezichthouder bij ILT bevestigd. RDW heeft de rol van markttoezichthouder niet en neemt daarom markttoezicht niet mee in deze uitvoeringstoets.

Publicaties van uitvoeringshandelingen komen na de publicatie van de kaderverordening 2018/858. In de meeste gevallen geven deze uitvoeringshandelingen antwoord op de 'hoe'-vraag, daar waar de nieuwe kaderverordening alleen de 'wat'-vraag omschrijft. Het aantal en publicatiedata van de uitvoeringshandelingen zijn nog niet bekend. Naar verwachting worden de uitvoeringshandelingen vanaf het najaar 2018 gepubliceerd.

Doordat op het moment van de oplevering van deze uitvoeringstoets de eisen voor een aantal onderwerpen nog niet helemaal uitgewerkt zijn zal in lijn daarmee de oplevering van de uitvoeringstoets in verschillende termijnen lopen.

- Globale inschatting, zonder uitvoeringshandelingen, september 2018
- Aanvullende stukken op deze uitvoeringstoets worden in nog met IenW af te stemmen termijnen opgeleverd. Oplevering is mede afhankelijk van het aantal en de publicatiedatum van deze uitvoeringshandelingen.

### 3. Overzicht nieuwe kaderverordening

De huidige kaderrichtlijn (Richtlijn 2007/46/EG) heeft tot doel om een kader vast te stellen voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens, alsook van de hierin gebruikte systemen, onderdelen en technische eenheden.

Het toepassingsgebied omvat alle voertuigen van de categorie M (motorvoertuigen voor vervoer personen), N (motorvoertuigen voor vervoer goederen) en O (aanhangwagens).

De nieuwe kaderverordening (Verordening (EU) 2018/858), is op 14 juni 2018 gepubliceerd. Deze kaderverordening heeft naast genoemde onderwerpen vanuit de kaderrichtlijn 2007/46, ook markttoezicht als toepassingsgebied.

#### 3.1 Aanpassingen op hoofdlijn

In 2013 is uit een onderzoek van de Europese Commissie gebleken dat er onder andere behoefte was aan nieuwe bepalingen voor markttoezicht. Deze behoefte ligt in aanvulling op de typegoedkeuringsvoorschriften: duidelijkere recall- en vrijwaringsprocedures, als ook duidelijkere voorwaarden voor de verlenging van goedkeuringen voor bestaande voertuigtypen. Deze behoeften zijn in de Nieuwe Kaderverordening (hierna: NKV) meegenomen. Tevens bevat de NKV een aantal waarborgen om te voorkomen dat de voorschriften voor de goedkeuring verkeerd worden toegepast (zoals bleek bij de dieselfraude).

Onderstaand schema geeft een overzicht van de taakverdeling en verantwoordelijkheden in de NKV. De witte velden geven de taakverdeling in de huidige situatie weer. De oranje velden geven aan welke taken zijn toegevoegd in de NKV.

Lidstaat	Goedkeurings-Instantie	MarktToezicht-Autoriteit	Commissie	Forum
Aanwijzing en beoordeling Goedkeuringsinstantie	Typegoedkeuring voertuigen, onderdelen en systemen	Uitvoeren conformiteitscontroles van voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden op de markt	Uitvoeren conformiteitscontroles van voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden op de markt	Bevordering best practices, informatie-uitwisseling en samenwerking
Aanwijzing en beoordeling MarktToezichtAutoriteit	Individueel goedkeuren voertuigen, onderdelen en systemen	Attenderen gebruikers op gevaar met betrekking tot een voertuig, systeem, onderdeel en technische eenheid	Beoordelen procedures Goedkeuringsinstanties	Uitbrengen adviezen en aanbevelingen
Jaarlijkse rapportage geplande conformiteitscontroles	Verlenen vergunning voor voertuigdelen of uitrustingsstukken		Voorzitten en beheren Forum	
2-jaarlijkse rapportage uitgevoerde conformiteitscontroles	Afgifte, intrekking of weigering van goedkeuringscertificaten			
	Aanwijzing Technische Diensten			
	Toezicht COP-verplichting fabrikanten			
	Toezicht op Recall en regie op uitvoering daarvan			

In Nederland is de RDW aangewezen als Goedkeuringsinstantie en heeft de daarbij behorende taken. Zoals in het schema is afgebeeld, krijgt de Goedkeuringsinstantie geen nieuwe taken toegewezen. Het enige oranje veld dat deels is toegewezen aan de Goedkeuringsinstantie is 'Toezicht op Recall en regie op de uitvoering daarvan', wat nu ook al een taak van de RDW is. Deze uitzondering wordt nader toegelicht in paragrafen 4.1 en in 4.2.6.

Ten opzichte van de huidige kaderrichtlijn 2007/46 zijn er talloze aanpassingen/verbeteringen in de NKV doorgevoerd. In Hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de consequenties daarvan op de RDW. Hieronder zijn de belangrijkste aanpassingen en nieuwe onderwerpen opgesomd:

1. Invoering van een forum voor de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten over het eenduidig toepassen en handhaven van de voorschriften. Dit forum dient tevens om de Commissie te helpen bij haar controle- en toezichtactiviteiten.
2. Invoering van markttoezicht ter versterking van het huidige kader voor EU-typegoedkeuring.
3. Aanscherping van de voorschriften voor overeenstemming van de productie (COP). Dit wordt bewerkstelligd door onder meer de risico gestuurde frequentie van beoordelen.
4. Inperking van de geldigheid van de aanwijzing van Technische Diensten (TD's), doordat het risico toeneemt dat de vakbekwaamheid van de TD's niet voldoende is als gevolg van snelle technische vooruitgang.
5. Typegoedkeuringsdocumenten elektronisch beschikbaar maken voor de verhoging van de transparantie in het goedkeuringsproces en de uitwisseling van informatie door markttoezichtautoriteiten, goedkeuringsinstanties en de Commissie.
6. Overheveling van een richtsnoer om testactiviteiten niet-voorspelbaar te maken vanuit Verordening (EG) 715/2007 met betrekking tot emissies, naar de NKV.
7. Verplichte invoering van het digitale Certificaat van Overeenstemming (CVO) per 5 juli 2026. Om ervoor te zorgen dat de meest recente voorschriften ook voor alle nieuwe voertuigen worden geïmplementeerd, wordt de bijlage van het CVO uitgebreid. Naast een datum voor nieuwe typegoedkeuringen wordt er ook een datum vermeld voor het op de markt aanbieden, het registreren of het in gebruik nemen van voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden.
8. De lidstaten moeten regels vaststellen met daarin sancties voor inbreuken op de NKV. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn. Over de opgelegde sancties moeten de lidstaten jaarlijks verslag uitbrengen bij de Commissie.
9. TD's worden door de goedkeuringsinstanties aangewezen op basis van óf een eigen beoordeling óf accreditatie door een nationale accreditatieinstelling.
10. Goedkeuringsinstanties die zelf TD's beoordelen toetsen ook elkaar met betrekking tot het beoordelen van Technische Diensten en samenhangende procedures en controles.
11. De Commissie zorgt voor de organisatie en uitvoering van beoordelingen van de typegoedkeuringsprocedures die zijn opgezet door de goedkeuringsinstanties.
12. De Commissie zorgt voor de organisatie en uitvoering van tests en keuringen op nieuwe of in gebruik genomen voertuigen en systemen, onderdelen en technische eenheden, in de lidstaten.
13. De lidstaten evalueren en beoordelen periodiek (ten minste elke vier jaar) het functioneren van hun typegoedkeurings- en markttoezichtactiviteiten waarvan de resultaten worden doorgegeven aan de Commissie en het Forum.

### 3.2 Markttoezicht

De NKV beschrijft aanvullende taken voor de markttoezichthouder. Op 26 april 2018 is de RDW per e-mail door het Ministerie geïnformeerd dat de taken van markttoezichthouder volledig belegd worden bij de Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILT), zie Bijlage 2.

In beginsel is er daarmee voor de RDW geen impact voor het uitvoeren van deze taken. In een verkennend gesprek met het Ministerie IenW en ILT is door ILT aangegeven dat de wens bestaat om samen te werken met de RDW bij de invulling van deze markttoezichttaak. ILT heeft in dit gesprek wensen geuit met betrekking tot capaciteit en kennis. RDW denkt graag mee over hoe deze samenwerking ingevuld kan worden. De samenwerking wordt nader verkend en uitgewerkt bij het opstellen van de HUF toets die in september 2018 wordt opgevraagd bij ILT en volgens planning in het eerste kwartaal van 2019 wordt opgeleverd.

## 4. Impact en consequenties voor de RDW

In dit hoofdstuk wordt het verschil tussen de huidige situatie en de voorgenomen toekomstige situatie beschreven. Het verschil daartussen en hoe de voorgenomen toekomstige situatie bereikt kan worden wordt per proces toegelicht.

De vragen die het ministerie van IenW aan de RDW heeft gesteld (zie Bijlage 1), hebben betrekking op de volgende aspecten:

- Juridische consequenties (het regeling niveau: wet in formele zin, algemene maatregel van bestuur, ministeriële regeling - waarop u operationalisering van die verordening aangewezen acht);
- Personele, organisatorische en financiële consequenties;
- Informatievoorziening en automatisering;
- Kosten (incidenteel en structureel);
- Doorlooptijd;
- Effecten op het interne beleid van de RDW.

### 4.1. Juridische aspecten

- Verordening (EU) 2018/858 heeft naar haar aard directe werking; zij is verbindend in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat van de Europese Unie (hierna: EU). Anders dan bij een richtlijn het geval is, is omzetting in nationale wetgeving dan ook niet geboden. Bovendien is de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) in artikel 4b van de WVV 1994 op het betreffende rechtsgebied reeds aangewezen als goedkeurende en toezichthoudende instantie.

Evenwel vereist Verordening (EU) 2018/858 een aantal wijzigingen in de WVV 1994, met name in hoofdstuk III waarin het stelsel ten aanzien van de goedkeuring van en het markttoezicht op voertuigen is opgenomen; dat stelsel is op het juridische instrument van de richtlijn geënt. Ook de lagere regelgeving zal om deze reden moeten worden aangepast. Hierbij wordt in ieder geval gedacht aan: de Regeling voertuigen, de Regeling aanpassing voertuigen, de Wijze van Keuren, De Regeling typegoedkeuring roetfilters, maar ook de beschikking 'Vrijstelling politie ME-flex en addendum' omdat deze een verwijzing bevat naar de 2007/46/EG, artikel 2, 3e lid. Deze verwijzing klopt straks niet meer en het artikel is bovendien inhoudelijk gewijzigd in de (EU) 2018/858 zodat een evaluatie en herziening nodig is. Hier kan met andere woorden niet worden volstaan met lezen aan de hand van de transponeringstabel. Het is niet inzichtelijk welke andere beschikkingen er nog zijn omdat deze niet zijn gepubliceerd. Mogelijk kan RWS dit beoordelen. Naar inschatting worden Regeling taken, mandaat en tarieven niet geraakt.

Hoewel de verwijzingen naar de richtlijn als verwijzingen naar de NKV kunnen worden gelezen is het wenselijk dat deze bij gelegenheid van de noodzakelijke aanpassing worden gewijzigd.

Naast meer technische wijzigingen betreft het met name een adequate handhaving van Verordening (EU) 2018/858. De lidstaten dienen immers de regels vast te stellen inzake sancties – die doeltreffend, evenredig en afschrikkend moeten zijn – voor marktdeelnemers die hun verplichtingen in het kader van Verordening (EU) 2018/858 niet nakomen en de lidstaten zijn het die alle nodige maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat die sancties worden toegepast. Bij gelegenheid van eerdere aanpassingen van de huidige kaderrichtlijn is in dit kader reeds aansluiting gezocht bij het strafregime in de Wet economische delicten (Wed) met betrekking tot reeds bestaande verbodsbepalingen in hoofdstuk III van de WVV 1994.

- Bij de impactanalyse is per artikel beoordeeld wat de gevolgen zijn voor de uitvoering en of er wijzigingen van nationale regelgeving nodig zijn. Dit overzicht is in een tabel weergegeven en in een eerder stadium reeds gedeeld met uw medewerker van HBJZ. Hieronder worden enkele onderwerpen uitgelicht omdat deze m.i. speciale aandacht vragen.

De NKV breidt de bestaande verboden uit met een handelsverbod op non-conforme producten (die niet meer overeenstemmen met de typegoedkeuring) die de hele keten raakt. Om de handhaving van deze verboden te waarborgen is het nodig dat deze verboden in de WvW 1994 worden herhaald. Deze verboden dienen in de Rv nader te worden aangewezen.

Daarnaast brengt de NKV nieuwe weigeringsgronden voor de goedkeuringsautoriteit mee, bijvoorbeeld voor de aanvraag van een goedkeuring (indien reeds eerder een aanvraag is gedaan, dan wel is ingetrokken. Beoordeeld moet worden of deze weigeringsgronden in de WvW 1994 dienen te worden opgenomen.

De beperking van het aantal in te schrijven voertuigen gedurende de in de verordening genoemde restantvoorraadtermijn dient nader te worden geregeld in nationale regelgeving. Op het vlak van de restantvoorraadtermijn vereist de verordening in bijlage V, deel B namelijk dat door de lidstaat een beleidskeuze wordt gemaakt uit twee varianten waarmee de aantallen kunnen worden begrensd die gedurende de restantvoorraadtermijn kunnen worden geregistreerd. De door lenW te maken keuze dient in de regelgeving te worden vastgelegd en heeft gevolgen voor de uitvoering. Een inschrijving dient dan geweigerd te worden bij overschrijding van een maximum aantal voertuigen en brengt een voor beroep vatbaar besluit met zich mee zodat nagegaan moet worden of de weigeringsgrond a contrario mag worden afgeleid of specifiek moet worden benoemd in de wet. Indien gekozen wordt voor een andere werkwijze dan de RDW nu hanteert, zal dit impact hebben op de huidige processen.

- De verordening geeft de lidstaten de opdracht om evenredige sancties te implementeren. Hoe dit instrumentarium kan worden uitgebreid is nu nog niet duidelijk. Momenteel heeft de RDW slechts beschikking over 1 sanctie, namelijk de intrekking. Zolang hierin geen verandering komt zullen er als gevolg van de NKV niet meer bezwaren en beroepen volgen voor de RDW. De verordening neemt de voor de WvW 1994 kenmerkende vrije beschikkingsbevoegdheid weg en zet deze om in een gebonden beschikkingsbevoegdheid. Dit kan ertoe leiden dat er meer intrekkingen zullen volgen dan voorheen omdat de RDW in de desbetreffende gevallen ineens moet intrekken in plaats van "kan" intrekken.

Hoewel er geen verandering wordt gebracht in de rechtsbescherming voor fabrikanten in algemene zin hebben de toegenomen voorschriften op het vlak van toezicht en de noodzakelijke informatieverplichtingen richting de Europese Commissie tot gevolg dat de RDW zijn beleidsregels update en bestendige gedragslijnen duidelijker dan voorheen in beleid opneemt.

- In artikel 2, lid 2 breidt de NKV voorts de recall-verplichting en toezicht daarop uit met recalls op non-conformiteit waarbij het ernstige risico dus géén vereiste is en brengt zodoende een belangrijke verandering met zich mee op dit punt. In dit kader dient lenW een beleidskeuze te maken of de RDW ook bij deze nieuwe categorie recalls persoonsgegevens dient te verstrekken. Zo ja, dan dient de huidige Regeling gegevensverstrekking op dit punt te worden gewijzigd, want nu is het ernstige risico een harde voorwaarde voor verstrekking.

De RDW is als toezichthouder op de typegoedkeuring vanzelfsprekend in de praktijk in hoge mate betrokken is bij recalls en de coördinatie daarvan en het toezicht op typegoedkeuringen in algemene zin. Het is belangrijk dat afspraken worden gemaakt en vastgelegd over de nodige samenwerking met de markttoezichthouder. Voor zover er afspraken worden gemaakt is het noodzakelijk dat deze worden vastgelegd zodat helder is in welke mate, op welke wijze en onder welke voorwaarden de RDW capaciteit beschikbaar kan stellen voor deze samenwerking. Verdere toelichting op de juridische aspecten die het recall proces raken is te vinden in Bijlage 3.

- Op diverse onderwerpen is in de NKV bepaald dat er nadere uitvoeringsverordeningen zullen volgen met specifieke voorschriften, hetgeen gebruikelijk is bij dit soort kaderverordeningen. Dit betekent dat de impact op de uitvoering voor die punten bij publicatie van die uitvoeringsverordeningen, dus op een latere datum, moet worden bepaald. In afstemming met HBJZ zal voor de aanvullende uitvoeringstoets een termijn worden bepaald.

Naar verwachting kunnen de nodige juridische activiteiten binnen de NKV uitgevoerd worden binnen 600 uur van een jurist en 800 uur van een specialistische adviseur vanuit het relevante proces. Doordat er naar verwachting meer bezwaar zal worden gemaakt door nieuwe wijzigingsgronden zal er structureel 500 uur per jaar extra nodig zijn om deze juridische aspecten uit te voeren.

## **4.2. Personele, organisatorische en financiële consequenties**

In deze paragraaf zijn de nodige consequenties onderzocht en toegelicht aan de hand van de basistekst (EU) 2018/858. Deze consequenties zullen nog concreter in beeld gebracht worden zodra gedelegeerde en uitvoeringshandelingen gepubliceerd zijn.

Voor een succesvolle implementatie van de NKV is de invulling van de volgende items nodig:

- Tijd die technisch en overig personeel nodig heeft om de NKV tot zich te nemen,
- Projectresources die nodig zijn voor implementatie, en
- Resources die meer/minder nodig zijn voor de uitvoering van de NKV ten opzichte van de huidige taak (eventueel pas vast te stellen na bekend worden van de uitvoeringshandelingen).

In dit hoofdstuk volgt de impact per hoofdproces dat geraakt wordt door de NKV.

### **4.2.1. Testen**

De afdeling Testen voert testen uit of woont deze bij voor het verkrijgen van een individuele goedkeuring of typegoedkeuring. Ook draagt afdeling Testen bij aan het Certificeerproces van de afdeling Typegoedkeuringen en voorziet de afdeling OVR van ervaringen en kennis uit de praktijk. Afdeling Testen is de interne Technische Dienst voor Nationale en Internationale klanten van de RDW. Afdeling Testen bestaat uit vijf onderafdelingen:

- RDW Testcentrum in Lelystad;
- Testen Internationaal Licht;
- Testen Internationaal Zwaar;
- Testen Nationaal;
- Administratie.

Incidenteel:

1. Opleiding inspecteurs: ca 30 internationale en 15 TC – impact / ordegrrootte: 400 uur
2. Op termijn als RV en WVK aangepast zijn opleiding inspecteurs nationaal (ca 15) – 200 uur
3. Aanpassing en creëren van nieuwe testrapportsjablonen – impact / ordegrrootte: 300 uur

Structureel:

Introductie van 32 implementing acts met nieuwe te toetsen eisen betekent dat het afgeven van een Europese Typegoedkeuring structureel meer tijd in beslag zal nemen en meer capaciteit zal vergen. De impact hiervan is momenteel nog moeilijk in te schatten, maar zeker is dat de impact op Testen groot zal zijn. De toegevoegde eisen in de NKV kunnen mogelijk tot gevolg hebben dat een beoordeling 2 tot 5 keer meer tijd in beslag neemt. De daadwerkelijke impact kan pas worden bepaald nadat de implementing acts zijn gepubliceerd.

### **4.2.2. Certificeren**

Afdeling Certificeren is een onderdeel van 'Certificeren en Recall' en beoordeelt typegoedkeuringaanvragen op basis van testrapporten, afkomstig van zowel interne als externe technische diensten. Bevat de aanvraag alle benodigde gegevens en blijkt uit de testrapporten dat aan de gestelde eisen wordt voldaan, dan wordt een typegoedkeuringcertificaat afgegeven. Afdeling Recall is de andere afdeling binnen 'Certificeren en Recall'. Binnen die afdeling worden terugroepacties (recalls) beoordeeld, gepubliceerd en toezicht gehouden op de recall-verplichtingen van producenten en distributeurs in Nederland. Voor Recall: zie paragraaf 4.2.6 Recall en Bijlage 3 Toelichting juridische aspecten Recall proces.



### Impact NKV op het certificeren

Het proces van de in behandelingname van typegoedkeuringsaanvragen, het beoordelen en vervolgens afgeven van de typegoedkeuringscertificaten blijft op hoofdlijnen hetzelfde. De invloed van de NKV zit met name in de nog in te richten internationale systemen voor uitwisseling van de typegoedkeuringsinformatie. Nieuw daarbij is dat naast het internationaal uitwisselen van informatie over voertuigtypegoedkeuringen ook informatie over componentgoedkeuringen zal worden uitgewisseld.

Ordegrootte: incidenteel 150 uur, structureel 300 uur

### Verklaring door fabrikant

Verder introduceert de NKV een door de fabrikant af te geven verklaring waarop deze te kennen geeft dat bij de typegoedkeuringsaanvraag wordt voldaan aan de gestelde criteria in lid 3 van artikel 23. Dit moet in het aanvraagproces worden ingebed.

Ordegrootte: incidenteel 50 uur, structureel 200 uur

### Toetsing van typegoedkeuringsproces

Met de invoering van de NKV krijgt afdeling certificeren te maken met periodieke toetsing van het typegoedkeuringsproces door het ministerie (ten minste elke vier jaar) en door de Europese Commissie (één keer in de vijf jaar, of minder frequent bij goed functioneren). Deze toetsing is aanleiding om nog eens kritisch te kijken naar het certificeerproces. Mogelijk kan accreditatie op basis van ISO normen, bijvoorbeeld ISO 17065, helpen bij het beter inzichtelijk maken van de kwaliteit en effectiviteit van het certificeerproces.

Ordegrootte: incidenteel 1.000 uur (zie accreditatie ISO 17065) en structureel 300 uur

### Bescherming van persoonsgegevens en commerciële geheimen

De NKV geeft in overweging 29 aan dat *'de typegoedkeuringsdocumenten in elektronische vorm worden verstrekt en openbaar beschikbaar worden gemaakt, onder voorbehoud van de ontheffingen met betrekking tot de bescherming van commerciële geheimen en van persoonsgegevens'*. Dit geldt voor de typegoedkeuringscertificaten, de bijbehorende bijlagen en testrapporten. Uitgangspunt is dat hiermee ook wordt bedoeld het ongecensureerd ter beschikking stellen van deze documenten aan goedkeuringsinstanties van andere landen, de markttoezichtautoriteiten en de Commissie. Dit kan wanneer, zoals artikel 27 ook aangeeft, deze uitwisseling plaatsvindt door middel van een gemeenschappelijk beveiligd systeem voor elektronische uitwisseling van gegevens. Het is nog onzeker of het de goedkeuringsinstantie is die voor openbaarmaking zorgt, of dat de commissie dit doet. De wijze waarop dit gebeurt zal nog worden bepaald via uitvoeringshandelingen.

### Forum

RDW als typegoedkeuringsautoriteit zal vertegenwoordigd worden in het Forum. Daarvoor is het nodig om capaciteit beschikbaar te stellen bij de divisie VRT TGK afdeling Beleid Typegoedkeuringen.

Kosten: incidenteel 200 uur en structureel 800 uur

### Registratie en Beheer

De onderafdeling Registratie en Beheer heeft als hoofdtaak om nummers te genereren voor goedkeuringen, de afgegeven typegoedkeuringen te registreren en te controleren op afwijkingen van e-CVO's en typegoedkeuringen. Daarnaast heeft zij het beheer over de diverse relatiegegevens (fabrikant, TD's enz.) en het aanschrijven, rappelleren en afhandelen van productafwijkingen (bekend als 'PAF' bij de RDW) indien fouten zijn gevonden in typegoedkeuringen.

Genoemde 'PAF' proces vormt alleen een klein gedeelte van het nieuwe non-conformity proces (NCA). Om aan de nieuwe eisen te voldoen is het nodig om een nieuw proces uit te werken, te implementeren en uit te voeren.

Kosten: incidenteel 1.000 uur en structureel 1.400 uur

Een nieuwe 'eis' is dat typegoedkeuringen automatisch ongeldig worden na zeven dan wel tien jaar na de laatste actualisering van het informatiedocument. Tevens is nieuw dat een typegoedkeuring automatisch ongeldig wordt nadat 2 jaar niet meer is geproduceerd. Tezamen met alle nieuwe einddata voor de deelgoedkeuringen en het correct kunnen uitvoeren van de restantvoorraadregeling moeten de applicaties BRD en ETR hierop worden aangepast.

Kosten: incidenteel 200 uur en structureel 400 uur

### 4.2.3. Toezicht op fabrikanten en technische diensten

De grootste impact zal zijn het beleid voor verlening van typegoedkeuringen en het toezicht op fabrikanten en technische diensten vast te stellen en de kwaliteit daarvan te borgen.

Dit kan komende tijd meegenomen worden in het ISO17065 project. ISO 17065 is een accreditatie norm voor certificatie instellingen die op basis van conformiteitsbeoordelingen certificaten toekennen aan producten. Door aan deze norm te gaan voldoen, voldoen we ook aantoonbaar aan de aanvullende eisen vanuit Verordening 2018/858. De aanvullende eisen zullen binnen dit project een aantal meer uren gaan kosten.

Een verdere impact is dat typegoedkeuringsinstanties in de toekomst worden onderworpen aan zogenaamde collegiale toetsen en technische diensten krijgen een gezamenlijke beoordeling. Dit zal dan ook worden meegenomen in het ISO17065 project.

Het vast te stellen certificeringsschema is tevens onderdeel van de ISO 17065 accreditatie, zie ook § 4.2.2.

Daarnaast is er impact door een toename van het aantal COP-audits en de duur ervan. Mede omdat moet worden gewacht op verdere uitwerking in de delegated acts is deze impact nog niet volledig in te schatten. Vooral snog kan er worden uitgegaan van 500 uren initieel en 1.700 extra uren per jaar.

Artikel 31 schrijft voor dat fysieke controles bij de fabrikant steekproefsgewijs uitgevoerd moeten worden. Uitgaande van 657 fabrikanten en een gemiddelde testfrequentie wordt de nodige inzet incidenteel 300 uur en structureel 1.500 uur extra.

Door de invoering van verplichte samenwerkingen en evaluaties tussen typegoedkeuringsautoriteiten, markttoezichtautoriteiten, commissie wordt uitgegaan van geschatte incidentele kosten van 200 uur en een structurele belasting van 1.000 extra uren per jaar.

De lidstaten dienen een beleid op te stellen met daarin sancties voor inbreuken op de NKV. Deze sancties gaan zorgen voor een extra belasting ten gevolge van intrekkingen en de daarbij behorende juridische gevolgen. De incidentele kosten voor het opstellen van beleid zijn 500 uur en de geschatte structurele belasting ten gevolge van intrekkingen wordt 1.000 uren per jaar.

Voor het aanwijzen en toezicht houden op technische diensten zijn een aantal factoren die wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. De geldigheid van de aanwijzing van de technische dienst wordt ingeperkt en er dienen peer reviews te worden uitgevoerd. De incidentele kosten voor aanwijzen en toezicht houden op technische diensten zijn 500 uur en de geschatte structurele belasting wordt 1.000 uren per jaar.

### 4.2.4. Registratie en distributie CVO's t.b.v. eerste registratie voertuigen

De RDW is bezig zijn voertuigregistratie te baseren op digitale CVO's. Momenteel worden deze nog hoofdzakelijk aangeleverd door de importeurs, maar in toenemende mate worden de CVO's al aangeleverd door de fabrikanten, vooruitlopend op de EU 2018/858.

Er zijn verschillende scenario's mogelijk met betrekking tot de registratie en distributie van CVO's op basis van het besluit van de commissie. Het ene scenario is dat de Commissie kiest voor EUCARIS, het huidige systeem van RDW. Een inschatting van de kosten van dit scenario is 5.000 uur initieel en 100.000 euro jaarlijks structureel. De toelichting daarop is opgenomen in Bijlage 4.

Een ander scenario is dat gekozen wordt voor een ander systeem waar de RDW op zal moeten aansluiten. Dit zal naar verwachting veel meer uren en kosten met zich meebrengen dan het scenario dat de Commissie kiest voor EUCARIS. Aan lenW het verzoek om rekening te houden met hoge kosten als gevolg van het aansluiten op een nieuw systeem voor registratie en distributie van CVO's.



De geschetste onzekerheid over dit onderwerp vormt een grote risico voor de implementatie en impact die daaraan verbonden is. De uitgangspunt binnen deze impactanalyse is dat de Commissie voor EUCARIS kiest. Als de Commissie een andere keuze maakt kan de impact stuk groter of kleiner worden.

#### 4.2.5. Informatieverstrekking uit het register

In de NKV wordt in artikel 9 vermeld dat de EC (Europese Commissie) gegevens van gebruikers van voertuigen kan opvragen teneinde een voertuig te (laten) testen.

##### Aanpassing verstrekkingenbeleid

In dit geval is in de NKV, dat hogere regelgeving betreft dan het Kentekenreglement, vastgesteld dat de eigen toestemming van de geregistreerde eigenaar/houder de grondslag vormt voor het proces. Op basis van eigen toestemming mogen gegevens altijd worden verstrekt.

De Commissie zal de RDW vragen om de NAW-gegevens van een geregistreerde eigenaar/houder van een bepaald voertuig. RDW-afdeling/IV start – namens de Commissie – een toestemmingsprocedure waarbij het resultaat van de uitvraag (en de NAW-gegevens indien er toestemming wordt gegeven) wordt teruggekoppeld aan de Commissie. Afhankelijk van de uitkomst van de uitvraag, zal de Commissie de geregistreerde wel of niet benaderen.

Hoe dit proces zal verlopen en wie welke kosten van dit proces zal dragen is niet bekend. Een uitwerking zal niet in een uitvoeringshandeling van de NKV worden uitgewerkt. Er wordt verwacht dat de verdere uitwerking op dit onderwerp in het nog op te richten Forum zal plaatsvinden. Daar zal ook duidelijk moeten worden wie welke kosten draagt van dit proces.

Op dit moment kan voorzichtige inschatting gemaakt worden van 200 incidentele uren en 300 structurele uren.

#### 4.2.6. Recall

Op grond van de nationale warenwetgeving is de RDW de toezichthouder op de productveiligheid voor voertuig gerelateerde producten. Deze rol omvat het informeren van het publiek omtrent de gevaren en het eventueel opleggen van maatregelen als waarschuwingen en terugroepacties, het recall proces. De NKV breidt de recall-verplichting en toezicht daarop uit met recalls op non-conformiteit. Zonder dat hier een actief beleid op wordt gevoerd, krijgt de RDW van oudsher al meldingen van afwijkingen op het gebied van typegoedgekeurde voertuigen of voertuig gerelateerde producten. De RDW onderzoekt deze afwijkingen daar waar gaat om afwijkingen op producten die door de RDW zijn goedgekeurd in het kader van toezicht op fabrikanten. Het is nog niet helder inzichtelijk wat het aangescherpte toezicht op non-conformiteit vanuit het NKV teweeg gaat brengen en wat de rol van de RDW zal zijn in het kader van dat toezicht. In goed overleg met de markttoezichtsautoriteit zal hier invulling aan moeten worden gegeven. Het is niet ondenkbeeldig dat met een actieve controle vanuit het markttoezicht in binnen- en buitenland, het aantal meldingen aanzienlijk zal toenemen en daarmee ook de noodzakelijke correcties op typegoedkeuringen. Wat daarvan precies de consequentie is op gebied van benodigde FTE's is nog niet inzichtelijk en mede afhankelijk van de afspraak tussen de RDW en de markttoezichtsautoriteit.

### 4.3. Informatievoorziening en automatisering

Ten opzichte van kaderrichtlijn 2007/46/EG bevat de NKV geen ingrijpende wijzigingen v.w.b. de uit te voeren taken door de goedkeuringsinstantie. Inhoudelijk zijn er wel wijzigingen waarvan, voor zover mogelijk, is bekeken of deze leiden tot wijzigingen in het informatielandschap en de benodigde ICT-systemen. De impact is in grote mate afhankelijk van de verdere uitwerking van de NKV in uitvoeringshandelingen.

Naast de taakverdeling tussen de verschillende autoriteiten stuurt de NKV ook nadrukkelijk aan op meer informatie-uitwisseling tussen de verschillende partijen. Met de komst van onder andere het 'forum' zijn hier de nodige verplichtingen ontstaan, ook voor de goedkeuringsinstanties. Ook hiervan is bekeken waar deze impact heeft op het benodigde informatielandschap en benodigde ICT-systemen. Hiervoor geldt dat de benodigde ICT-systemen voor informatie-uitwisseling en samenwerking voor een groot deel door de Commissie bepaald gaan worden in uitvoeringshandelingen. De ervaring met dergelijke reeds bestaande systemen zoals ETAES, ICSMS en RAPEX is dat dit voornamelijk handmatig te gebruiken systemen zijn, die door de Commissie worden geleverd met een user interface, dus in een vorm waarbij de aansluiting op en het gebruik ervan geen ICT-inspanning van deelnemende partijen vraagt. De huidige inschatting is dan ook dat de vereiste informatie-uitwisseling en samenwerking geen initiële ICT-inspanning vereist, maar daarentegen wel structureel extra handmatige inspanningen. Bij de publicatie van de uitvoeringshandelingen zal de impact opnieuw worden herijkt.

De belangrijkste wijzigingen op ICT-gebied zijn:

#### Registratie Fabricagedatum voertuig

De NKV geeft aan dat het CVO de fabricagedatum van het voertuig vermeldt. Dit gegeven wordt vervolgens gebruikt in procedures zoals de restantvoorraadregeling of het op verstrekken van een papieren CVO aan voertuigeigenaren. Om dit te ondersteunen wordt bij registratie van een voertuig de fabricagedatum geregistreerd en wordt het gegeven opgenomen in diverse systemen rondom registratie en informatieverstrekking. Het is overigens nog niet geheel zeker of de fabricagedatum in het digitale CVO wordt opgenomen.

Ordegrootte: 500 uur projectkosten ICT

#### Aanpassingen regeling restantvoorraad

De NKV geeft aanvullende richtlijnen voor toegestane registraties via restantvoorraad. Voor toezicht op correcte naleving van restantvoorraadregeling zijn aanvullende ICT-middelen nodig. Hierin is onder andere de fabricagedatum van belang, alsmede registratie van voertuigen die nog via de restantvoorraad mogen worden geregistreerd.

Ordegrootte: 500 uur projectkosten ICT

#### Verstrekken NAW voor conformiteitscontroles aan Commissie

De Commissie heeft voor conformiteitscontroles specifieke selecties van geregistreerde voertuigen nodig. Voertuigeigenaren moeten worden aangeschreven met de vraag of door de Commissie op diens voertuig een conformiteitscontrole mag worden uitgevoerd.

Ordegrootte: 100 uur projectkosten ICT

#### Aanpassen nummering TGK

Typegoedkeuringen krijgen in nog volgende uitvoeringshandelingen een voorgeschreven nummering. Geautomatiseerde toekenning van nummers wordt opgenomen in ICT-systemen voor Certificering.

Ordegrootte: 250 uur projectkosten ICT

#### Nieuw model IGC

Het Individueel GoedkeuringsCertificaat krijgt in nog volgende uitvoeringshandelingen nieuwe modellen. Deze wordt opgenomen in ICT-systemen voor individuele goedkeuring.

Ordegrootte: 150 uur projectkosten ICT

#### Automatiseren nummering IGC's

Individuele GoedkeuringsCertificaten krijgen in nog volgende uitvoeringshandelingen een voorgeschreven nummering. Geautomatiseerde toekenning van nummers wordt opgenomen in ICT-systemen voor individuele goedkeuring.

Ordegrootte: 250 uur projectkosten ICT

### Verificatie typegoedkeuring na zeven jaar

Zeven jaar na de laatste actualisering van het informatiepakket voor voertuigen van de categorieën M1 en N1, en tien jaar voor voertuigen van de categorieën M2, M3, N2, N3 en O, verifieert de RDW dat het voertuigtype voldoet aan alle regelgevingshandelingen die op dat type van toepassing zijn. Om handhaving hierop mogelijk te maken is informatie uit de systemen rondom typegoedkeuring nodig en wordt informatie over uitgevoerde controles geregistreerd.

Ordegrootte: 250 uur projectkosten ICT

### CVO's leveren aan eigenaar

De toekomstige eigenaar moet toegang krijgen tot het digitale CVO van het door hem gekochte voertuig. Bij de uitwerking van de implementatieverordeningen zal moeten worden vastgesteld hoe de autorisatie geregeld wordt (dus hoe we moeten vaststellen dat iemand in Nederland of een ander EU land de toekomstige eigenaar is) alsmede hoe zijn voertuig in de CVO database gezocht moet gaan worden. Vermoedelijk zal een meertalige website moeten worden opgezet. Het gaat om een zeer groot aantal data elementen dat moet worden getoond.

Ordegrootte: 1.000 uur projectkosten ICT

### CVO's leveren aan tweede fase fabrikanten

Tweede fase fabrikanten moeten toegang krijgen het digitale CVO behorend bij een incompleet voertuig dat door hem wordt gecompleteerd. Ook hier moet de autorisatie geregeld worden.

Aanlevering van de data zou kunnen via website of een web service.

Ordegrootte: 2.000 uur projectkosten ICT

### Einde geldigheid typegoedkeuringen

Voor het handhaven van registratie op geldige typegoedkeuringen is aanvullende informatie nodig over het einde van geldigheid van typegoedkeuringen en deelrichtlijnen. Dit wordt in de ICT-systemen rondom Certificeren, Registreren/Inschrijven voertuig en de registratie van typegoedkeuringen opgenomen.

Ordegrootte: 1.000 uur projectkosten ICT (stelpost, uitwerking nog niet concreet)

### Controle twee jaar geen productie => vrijwillige intrekking

Er is handhaving nodig op de eis dat typegoedkeuringen waarop twee jaar geen productie heeft plaatsgevonden worden beschouwd als (vrijwillig) ingetrokken. Uitgangspunt is voorlopig dat dit gaat plaatsvinden op basis van (nader uit te werken) uitwisseling en registratie van digitale CVO's.

Ordegrootte: 1.000 uur projectkosten ICT (stelpost, uitwerking nog niet concreet)

### Bescherming van persoonsgegevens en commerciële geheimen

#### Vorbereiding openbaarmaking typegoedkeuringsdocumenten

De NKV (overweging 29) geeft aan dat 'de typegoedkeuringsdocumenten in elektronische vorm worden verstrekt en openbaar beschikbaar worden gemaakt, onder voorbehoud van de ontheffingen met betrekking tot de bescherming van commerciële geheimen en van persoonsgegevens'. De wijze waarop dit gebeurt wordt nog bepaald via uitvoeringshandelingen. Daarbij is het nog onzeker of het de goedkeuringsinstantie is die voor openbaarmaking zorgt, of dat de commissie dit verzorgt.

RDW moet mogelijk als goedkeuringsinstantie bij het ontvangen, behandelen en (doorsturen voor) openbaarmaking zorg dragen voor bescherming van persoonsgegevens en commerciële geheimen. Dit kan onder meer leiden tot de verplichting om vóór openbaarmaking documenten te 'lakken' zodat persoonsgegevens en commerciële geheimen niet voor derden toegankelijk worden. ICT-ondersteuning hiervoor vraagt om specifieke tooling en gescheiden opslag van documenten.

Uitgangspunt is vooralsnog dat dit niet nodig zal zijn, maar dit kan pas definitief worden beoordeeld na publicatie van de implementing acts.

Ordegrootte: vooralsnog geen inspanning.

**Behandeling Non-conformiteit**

De NKV stelt extra eisen aan de afhandeling van niet-conforme EU-typegoedkeuringen (o.a. artikel 54).

Onder meer is hierin vastgelegd dat goedkeuringsinstanties kunnen weigeren een goedkeuring vanuit een andere lidstaat te erkennen. Hierop volgt een formele procedure waarin onder meer de Commissie een rol heeft.

Vanwege de (in uiterste gevallen) verstrekende gevolgen van een dergelijk proces dient de RDW hiervoor een degelijk onderbouwd en beschreven beleid voor te voeren. Een besluit tot niet-erkennen moet bijvoorbeeld op duidelijke gronden geschieden.

Het beleid gaat worden aangepast op basis van de eisen in de NKV (impact business).

In de huidige situatie is de ICT-ondersteuning van dit proces minimaal in de vorm van kantoorautomatisering. Gezien het toenemende belang van uitlegbaarheid én raakvlakken met andere RDW-processen zoals toelaten en inschrijven van voertuigen is de verwachting dat dit op termijn zal leiden tot eisen aan de informatievastlegging en koppeling aan andere ICT-systemen.

Ordergrootte: op dit moment is hiervan nog geen inschatting van impact op ICT-systemen mogelijk.

Structurele ICT kosten voor alle genoemde onderwerpen zullen nodig zijn op het gebied van beheer en onderhoud van extra functionaliteiten en systemen. De inschatting hiervoor is 1.800 uur op jaarbasis.

#### 4.4. Kosten incidenteel en structureel

In deze paragraaf zijn alle incidentele en structurele kosten vanuit de impactanalyse opgenomen. Het volledige overzicht per onderwerp staat in onderstaande tabel.

§ nr.	Onderwerp	Uren		Out of Pocket Kosten
		Incidenteel	Structureel	
4.1.	Juridische aspecten	1.400	500	€ 0
4.2.1.	Testen	900	Volgt*	€ 0
4.2.2.	Certificeren	2.600	3.400	€ 0
4.2.3.	Toezicht op fabrikanten en technische diensten	2.000	6.200	€ 0
4.2.4.	Registratie en distributie CVO's	5.000**	Volgt*	€ 100.000**
4.2.5.	Informatieverstrekking uit het register	200	300	€ 0
4.3.	Informatievoorziening en automatisering	7.000	1.800	Volgt*
4.6.	Effecten op het interne beleid van de RDW	500	0	€ 0
4.7.	Communicatie	3.500	0	€ 50.000
	Kosten uitvoeringstoets (tot september 2018)	1.200	0	€ 6.000
	Onvoorzien	4.700	0	€ 0
	<b>Totaal</b>	<b>29.000</b>	<b>12.200</b>	<b>€ 156.000</b>

\* In dit stadium is het zeker dat dit onderwerp een behoorlijk impact zal hebben. Een impact inschatting volgt nadat bijbehorende uitvoeringshandelingen gepubliceerd zijn.

\*\* Hierbij is de uitgangspunt dat registratie en distributie van digitale CVO's met Eucaris uitgevoerd gaat worden.

In deze tabel zijn alle kosten opgenomen en opgeteld die bij afzonderlijke onderwerpen genoemd zijn. Hierbij zijn de kosten meegenomen die geschat kunnen worden aan de hand van tot nu toe gepubliceerde tekst van de NKV. Hoe meer uitvoeringshandelingen gepubliceerd worden hoe exacter de bijkomende inschattingen zullen worden.

De bovenstaande 'impacttabel' zal periodiek geactualiseerd worden. Zoals te zien is in paragraaf 4.5 zijn er vier hoofdonderwerpen waarover de uitvoeringshandelingen zullen gaan. Voor elk hoofdonderwerp zal de RDW een impactanalyse maken. De actualisatie van de 'impacttabel' kan plaatsvinden nadat zo'n themagebonden impactanalyse is uitgevoerd. Elke nieuwe versie van de impacttabel zal ter besluitvorming voorgelegd worden aan IenW.

Het onderwerp 'Registratie en distributie CVO's' (zie paragraaf 4.2.4) vormt een grote risico voor de implementatie en impact die daaraan verbonden is. De uitgangspunt binnen deze impactanalyse is dat de Commissie voor EUCARIS kiest. Als de Commissie een andere keuze maakt kan de impact stuk groter of kleiner worden.

Hieronder volgt de totaaloverzicht van de NKV inclusief uitvoeringshandelingen.

Onderwerp	Uren incidenteel	Uren structureel	Out of pocket kosten
Implementatie EU 2018/858	29.000	12.200 (9 fte)	€ 156.000
Uitvoeringshandeling 1 t/m 32	Nader in te vullen	Nader in te vullen	Nader in te vullen

Benodigde incidentele uren bedragen 29.000 uur. In deze kosten zijn de uren van RDW medewerkers opgenomen die besteed zullen worden aan de voorbereiding en uitvoering van het project, en de implementatie van wijzigingen in de processen. Daarnaast is dit aantal uren inclusief nodige opleidingen en het inwerken van de RDW medewerkers. Tot 1 september zijn 1.200 uren besteed aan de uitvoeringstoets.

De out of pocket kosten bedragen € 156.000. Dit bedrag zal voornamelijk besteed worden aan het onderwerp 'Registratie en distributie CVO's'.

De benodigde incidentele uren en out of pocket kosten zullen doorberekend worden aan het Ministerie van IenW op basis van nacalculatie.

Structurele kosten die deze verandering met zich meebrengt zijn voorlopig geschat op 12.200 uur per jaar, oftewel ongeveer negen extra fte's. De extra uren kunnen niet met de huidige capaciteit ingevuld worden. Daarom is een uitbreiding van 9 fte nodig bovenop de huidige bezetting.

Zoals in § 4.5 toegelicht wordt, zullen verdiepende impactanalyses en kosteninschattingen gemaakt worden direct na publicaties van gedelegeerde- en uitvoeringshandelingen. Periodiek zal dit met de RDW en IenW opdrachtgevers afgestemd en ter besluitvorming voorgelegd worden.

De financiering van de implementatie van de NKV zal besproken worden met de hiervoor verantwoordelijke personen binnen de RDW en IenW. Het aspect financiering wordt niet in deze impactanalyse meegenomen.



## 4.5. Doorlooptijd

De doorlooptijd van de implementatie van de NKV is direct afhankelijk van de publicaties van uitvoeringshandelingen. Er zullen 32 uitvoeringshandelingen gepubliceerd worden, waarvan 25 tot 1-9-2020. In principe gaat de RDW aan de slag met impactanalyse zodra een uitvoeringshandeling gepubliceerd is. Aan de hand van deze nieuwe impact analyses zullen nieuwe of aangepaste inschattingen van doorlooptijd met het Ministerie IenW overlegd worden.

Globale inschatting van de doorlooptijd is in de onderstaande Gantt-chart te vinden:

Onderwerp	2018				2019				2020			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
EU 2018/858		14 juni										
Rules of procedure for TCMV												
Rules of Procedure Forum												
Implementing acts on document templates												
Implementing acts on database other items												

Legenda:

- Publicatie
- Impactanalyse
- Implementatie

De gepubliceerde onderwerpen worden opgepakt en op impact ingeschat. Het is mogelijk dat een aantal onderwerpen gecombineerd gaat worden als het gaat om één proces of één systeem om de meest effectieve en efficiënte aanpak te kunnen toepassen.

Bovenstaande Gantt chart met doorlooptijd kan als een dynamische planning gezien worden dat stapsgewijs exacte vorm gaat krijgen.

#### **4.6. Effecten op het interne beleid van de RDW**

Als gevolg van Verordening (EU) 2018/858 zal er op diverse plekken binnen de RDW expliciet beleid moeten worden opgesteld.

Een eerste inventarisatie heeft geleid tot de onderstaande opsomming:

1. Opstellen van beleid voor de aanwijzing van technische diensten;
2. Opstellen van beleid voor de afgifte van typegoedkeuringen;
3. Opstellen van beleid voor certificeren;
4. Wijzigingen van de Wijze van Keuren voor individuele goedkeuringen;
5. Opstellen van het beleid voor COP;
6. Opstellen beleid t.a.v. Repair and Maintenance Informatie (RMI).

Het is niet ondenkbaar dat er op nog meer plekken beleid moet worden gemaakt. Ordegrootte: incidenteel zal het maken en opschrijven van beleid 500 uur gaan kosten.

#### **4.7. Communicatie**

Verandering van deze NKV heeft wijziging van nationale regelgeving tot gevolg. Verandering in nationale regelgeving zullen gecommuniceerd worden binnen Nederland door middel van verschillende bijeenkomsten. Ook zullen de medewerkers van RDW geïnformeerd moeten worden over de NKV. Communicatie over deze uitvoeringstoets wordt zorgvuldig en gepland uitgevoerd. De informatie die verstrekt kan worden door de RDW is op dit moment beperkt wat betreft concrete impact voor onder andere de branche en medewerkers.

Tijdens de implementatie van de uitvoeringshandelingen zullen steeds meer details helder worden. Aan het begin van de implementatie van de NKV zal een communicatieplan opgesteld worden. In dit communicatieplan zullen communicatiemomenten en –middelen vastgesteld worden per communicatiedoelgroep.

Grofweg gezien kan er onderscheid worden gemaakt in kosten voor interne communicatie en kosten voor externe communicatie. In onderstaand kostenoverzicht zitten opleidingskosten voor werknemers niet opgenomen.

##### Interne communicatie

Alle medewerkers van de RDW zullen ingelicht worden over de NKV. Hiervoor zullen op alle locaties bijeenkomsten worden georganiseerd. Een deel van de werknemers heeft direct te maken met NKV en zal uitgebreid geïnformeerd worden. Ook zullen de medewerkers via kanalen als intranet ingelicht worden.

Ordegrootte: incidentele kosten van 3.000 uur.

##### Externe communicatie

Om de verschillende stakeholders te informeren over de NKV zijn al stakeholderbijeenkomsten georganiseerd. Dit zal bij meer informatie van de uitvoeringshandelingen vaker georganiseerd worden. Er kan uitgegaan worden van gemiddeld twee bijeenkomsten per jaar.

Ordegrootte: incidentele kosten van 500 uur.

Out of pocket kosten voor de communicatie worden geschat op € 50.000.





#### **4.8. Risico's en randvoorwaarden**

Binnen deze uitvoeringstoets zijn de belangrijkste risico's en randvoorwaarden opgenomen. Dit wordt een levend document dat periodiek geactualiseerd zal worden. Deze actualisatie zal gerapporteerd worden aan de interne en externe opdrachtgever.

##### Risico's

- ! Onderlinge afhankelijkheden op verschillende vlakken: RDW intern en extern, afhankelijkheden in doorlooptijd en kosten van publicatiemomenten uitvoeringshandelingen
- ! Beschikbaarheid van resources RDW
- ! Onzekerheid bij de RDW over eigen rol met betrekking tot Markttoezicht dat bij ILT belegd is
- ! Impact uitvoeringshandelingen is nog niet bekend en afhankelijk daarvan kan de impact een behoorlijk aantal fte's schelen
- ! Als gevolg van de invoering van de NKV zal de nationale regelgeving ook aangepast worden. Deze wijzigingen zullen ook een impact hebben op de processen bij de RDW. Op dit moment kan de inschatting van deze impact nog niet gemaakt worden.
- ! Registratie en distributie CVO's: door de onzekerheid over dit onderwerp is er een grote risico voor de implementatie en impact die daaraan verbonden is. De uitgangspunt binnen deze impactanalyse is dat de Commissie voor EUCARIS kiest. Als de Commissie een andere keuze maakt kan de impact stuk groter of kleiner worden.

##### Randvoorwaarden

- ✓ Impact goedgekeurd voor zowel initiële als structurele kosten
- ✓ Uitbreiding personeel akkoord

## 5. Conclusie en gevraagd besluit

EU kaderverordening 2018/858 is de opvolger van de EG kaderrichtlijn 2007/46. Voor wat betreft het verstrekken van typegoedkeuringen heeft de RDW kennis en ervaring gebaseerd op zijn huidige wettelijke taken.

De NKV kan geïmplementeerd worden in bestaande RDW processen. Voor de implementatie moeten relevante processen aangepast worden wat nodige inspanning en kosten met zich meebrengt. Benodigde incidentele kosten bedragen 29.000 uur. Structurele kosten die deze verandering met zich meebrengt zijn geschat op 12.200 uur per jaar, oftewel 9 fte's. Incidentele kosten bedragen € 156.000. Dit bedrag zal voornamelijk besteed worden aan Registratie en distributie van digitale CVO's.

De doorlooptijd van de implementatie van de NKV is direct afhankelijk van de publicaties van uitvoeringshandelingen. Er zullen 32 uitvoeringshandelingen gepubliceerd worden, waarvan 25 tot 1-9-2020. Aan de hand van deze nieuwe impact analyses zullen nieuwe of aangepaste inschattingen van kosten en doorlooptijd met het Ministerie lenW overlegd worden. Periodiek zal dit met de RDW en lenW opdrachtgevers afgestemd en ter besluitvorming worden voorgelegd.

Het advies is om een implementatieprogramma bij de RDW te starten dat gefaseerd wordt uitgerold. Hiervoor wil de RDW in het najaar met een procesvoorstel komen voor het gehele implementatieprogramma.

Op basis van deze uitvoeringstoets wordt gevraagd aan het ministerie van lenW akkoord te gaan met:

- Het RDW advies over de wijze van implementatie van kaderverordening 2018/858 in de processen, en
- De éénmalige financiering van de implementatie, en de structureel benodigde uitbreiding in personeel.

Tevens wordt gevraagd aan het ministerie van lenW om de volgende beleidskeuzes te maken:

- Termijn restantvoorraad zoals gesteld in bijlage V, deel B van de NKV.
- Verstrekken van persoonsgegevens door RDW bij nieuwe categorie recalls die geen ernstig risico vormen.
- Samenwerking tussen markttoezichthouder en RDW als toezichthouder op typegoedkeuring met betrekking tot coördinatie van recalls.

## Bijlage 1 Opdrachtbrief voor UT NKV

van Ministerie IenW aan de RDW dd 20-03-2018

Geachte heer Van Ravestein,

Ons kenmerk IenM/BSK-2018/53148

Hierbij verzoek ik u om advies uit te brengen over de operationalisering van de aanstaande Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de Bijlage(n) 1 goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd. Deze treft u als bijlage aan bij deze brief, naar de tekst van het akkoord in de trilog van 7 december jl.

De bedoelde verordening, een kaderverordening, zal naar alle waarschijnlijkheid van toepassing zijn met ingang van 1 september 2020 en houdt een stelselwijziging in, nu op het betreffende rechtsgebied de kaderrichtlijn als juridisch instrument wordt verlaten. Een projectmatige aanpak van het traject dat naar het van toepassing worden van de verordening leidt, lijkt dan ook geboden.

Mede tegen deze achtergrond bezien, wil ik u vragen om reeds in dit stadium een uitvoeringstoets als bedoeld in artikel 11 van de Regeling sturing van en toezicht op de Dienst Wegverkeer te doen op de genoemde verordening en in die toets uitdrukkelijk ook in te gaan op:

- \* Juridische consequenties (het regeling niveau: wet in formele zin, algemene maatregel van bestuur, ministeriële regeling - waarop u operationalisering van die verordening aangewezen acht);
- \* Personele, organisatorische en financiële consequenties;
- \* Informatievoorziening en automatisering;
- \* Kosten (incidenteel en structureel);
- \* Doorlooptijd;
- \* Effecten op het interne beleid van de RDW.

Vanzelfsprekend wordt u in een later stadium nog de gelegenheid geboden op de concept-wetgevingsproducten die uiteindelijk zullen worden opgesteld, een uitvoeringstoets te doen. U kunt het verzoek voor deze uitvoeringstoets naar verwachting medio december 2018 tegemoet zien.

Ik verzoek u de uitvoeringstoets uiterlijk op 1 september 2018 op te leveren en vertrouw erop dat het operationaliseringstraject ook binnen de Dienst Wegverkeer prioriteit krijgt.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

10.2.e Wob

mw. drs. R.W.C. Clabbers  
Bestuurskern

Directoraat-generaal  
Mobiliteit

Directie Wegen &  
Verkeersveiligheid

Afdeling Verkeersveiligheid & Wegverkeer

Datum  
20 maart 2018

Ons kenmerk IenM/BSK-2018-21791

Bijlage(n)

1

## Bijlage 2 IenW besluit over markttoezichthouder

Van: 10.2.e Wob

Datum: 26 april 2018 om 12:28:21 CEST

Aan: "10.2.e Wob

10.2.e Wob

Kopie: "10.2.e Wob

10.2.e Wob

Onderwerp: Terugmelding gesprek ILT-DGMO en besluit over markttoezichthouder

Beste 10.2.e Wob (cc anderen),

Na het informele gesprek van 10.2.e Wob gisteren hebben ILT 10.2.e Wob en wij 10.2.e Wob vandaag een besluit genomen over de manier waarop we markttoezicht willen gaan doen. Conclusie is dat het niet effectief lijkt om een tweede markttoezichthouder aan te wijzen voor verkoopverboden. Samenwerking lijkt een veel effectievere manier om dit markttoezicht op verkeersproducten op te pakken. 10. geeft aan daarbij ook zeker de EU-ontwikkelingen mee te willen nemen. De ambitie is om de naleving van de wet- en regelgeving zo snel mogelijk op een hoog percentage te krijgen, waardoor na initiële extra inspanningen op langere termijn wellicht kan worden geschakeld naar een toezichtmodel waarbij het voldoende is om de naleving op dat niveau te houden. Jan gaf expliciet aan graag zekerheid te willen bieden aan alle partijen over hoe het markttoezicht plaats gaat vinden.

Heel concreet is het volgende afgesproken:

- 1) ILT blijft de enige markttoezichthouder.
- 2) ILT is verantwoordelijk voor het markttoezicht op verkeersproducten.
- 3) Het is aan ILT (en dus niet aan DGMO) om op basis van een eigen afweging te bepalen hoe (op welke wijze, welke fabrikanten/producten, toezichtdruk, fte's etc etc) dat toezicht plaatsvindt, zowel op de korte als middellange en lange termijn.
- 4) ILT geeft aan dat zij voor technische aspecten (uitvoeren van testen, maar ook een indicatie over wie de malafide producten/leveranciers/importeurs zijn, aanleveren van kennis etc) RDW een logische partij vindt.
- 5) DGMO zal aan ILT een HUF toets vragen voor de uitvoering van deze taak. DGMO zal daarbij in lijn met de redenering van ILT adviseren om RDW te betrekken bij de praktische uitvoering van de markttoezichttaak.
- 6) 10.2.e Wob zal informeel contact houden met 10.2.e Wob om te zorgen dat de HUF toets-brief eerst voldoende duidelijk en volledig is voor alle partijen voordat deze formeel wordt gestuurd.
- 7) Het is dan aan ILT om een voorstel te doen van de uitvoering van het markttoezicht en de samenwerking met RDW.
- 8) Expliciet zullen we in de HUF toets vragen om aandacht voor de juridische en financiële kaders voor de uitvoering van het markttoezicht.

Hiermee kunnen we de discussie afsluiten over het aanwijzen van de markttoezichthouder. De eerder opgestelde nota met het advies om RDW aan te wijzen zal dan ook niet meer worden doorgeleid. Ik realiseer me terdege dat we dit gesprek en dit besluit ook veel eerder hadden kunnen (en misschien wel moeten) nemen. Tegelijkertijd ben ik blij dat er nu eindelijk duidelijkheid is over dit slepende dossier.

Vanzelfsprekend van harte tot toelichting bereid. Stan: Vul mij zeker aan waar ik onjuist of onvolledig heb geformuleerd.

Hartelijke groet, 10.2.e

10.2.e Wob

Senior beleidsmedewerker

Afdeling Verkeersveiligheid  
Directie Wegen en Verkeersveiligheid  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag |  
Postbus 20901 | 2500EX | Den Haag  
Secretaresse: 10.2.e Wob

10.2.e Wob

## Bijlage 3 Toelichting juridische aspecten Recall proces

De RDW is in Nederland op grond van de nationale Warenwetgeving (implementatie van de richtlijn algemene productveiligheid 2001/95/EG) aangewezen als toezichthouder op de productveiligheid voor voertuig gerelateerde producten. Deze rol omvat het informeren van het publiek omtrent de gevaren en het eventueel opleggen van maatregelen als waarschuwingen en terugroepacties. De RDW informeert het publiek via Online Voertuig Informatie (<https://ovi.rdw.nl/>), het Terugroep Register (<https://terugroepregister.rdw.nl/>) en Open Data (<https://opendata.rdw.nl/>). De NKV verhoudt zich tot de Warenwetgeving als bijzondere versus horizontale regelgeving. Horizontaal betekent hier dat het alle productgroepen betreft.

Vanuit de bijzondere voertuigregelgeving (NKV) zien we dat ook maatregelen worden getroffen waaronder het opleggen van terugroepacties, maar daar is de taak opgedragen aan een aan te wijzen markttoezichthouder en is de RDW daar slechts aangewezen als goedkeuringsautoriteit. Deze rol van de markttoezichthouder wordt bevestigd in de (horizontale) verordening accreditatie en markttoezicht 765/2008, waar in de NKV naar wordt verwezen.

Terwijl de recall-taak vanuit de bijzondere en horizontale regelgeving kennelijk niet bij de goedkeuringsautoriteit thuishoort, denkt de nationale wetgever in de Warenwet daar anders over en heeft de verordening 765/2008/EG in ieder geval nationaal geen aanleiding gegeven om de rol die de RDW vanuit de Warenwet heeft te herzien. Verder geeft de NKV wel aan dat 'de nationale autoriteiten' verantwoordelijk zijn voor het eventueel laten terugroepen van voertuigen (Artikel 52 lid 3). Dat hoeft daarmee niet de markttoezichthouder te zijn, zodat deze formulering weer de deur op een kier zet voor een rol in het kader van recall voor de RDW.

Het lijkt onwenselijk om meerdere partijen in Nederland een toezichtrol te geven rondom het terugroepen van voertuigen. De RDW is in de praktijk sinds jaar en dag de autoriteit die de recall beoordeelt en het verloop coördineert en heeft hier ook de nodige kennis voor in huis. De vraag rijst dus of de NKV hier verandering in moet brengen of gezien de sterke raakvlakken gekozen moet worden voor duidelijke werkafspraken tussen de beide autoriteiten, met name wat betreft onderlinge informatievoorziening over producten met mogelijke risico's voor gezondheid of veiligheid van personen, waarmee verhelderd moet worden waar de bevoegdheden van de RDW eindigen en die van de markttoezichthouder beginnen en vice versa om snel en adequaat optreden te waarborgen en efficiënte samenwerking mogelijk te maken.

Onder de taken van de markttoezichthouder conform de NKV valt ook het verplichten van marktdeelnemers om producten te corrigeren wanneer die géén risico vormen voor gezondheid of veiligheid van personen. Dit is een nieuwe verplichting die ertoe zal leiden dat er meer recalls zullen plaatsvinden en waarvan nog niet duidelijk is in welke mate de coördinatie op dezelfde manier zal geschieden als bij de recalls met ernstig risico. In ieder geval staat de nationale regelgeving nu niet toe dat er gegevens uit het kentekenregister kunnen worden verstrekt hetgeen van belang kan zijn om de respons te verhogen. IenW kan ervoor kiezen om de Regeling gegevensverstrekking Kentekenregister op dit punt aan te passen.

## **Bijlage 4 Kostenoverzicht registratie en distributie digitale CVO's & aanpassing voertuigregistratie**

### Registratie en distributie digitale CVO's

De RDW heeft al een systeem ingericht voor het ontvangen, registreren en beschikbaar stellen van digitale CVO's. Het betreft CVO's die zijn afgegeven op basis van een e4 TGK (dus door NL afgegeven, plus CVO's voor in NL in te schrijven voertuigen).

Dit systeem zal naar verwachting in de implementatieverordeningen worden geaccepteerd als het CVO systeem voor de EU lidstaten. Een deel van het systeem is ontwikkeld door EUCARIS t.b.v. de Europese lidstaten. Voor EUCARIS is een jaarlijkse contributie verplicht.

Het systeem zal op een aantal punten moeten worden uitgebreid met controlemogelijkheden om de kwaliteit van de CVO's te kunnen waarborgen en met mogelijkheden om fouten terug te koppelen naar de fabrikanten. Ook zal het feit dat digitale CVO's verplicht worden leiden tot versnelde aansluiting van de fabrikanten, waar de infrastructuur op moet worden aangepast.

#### Incidentele kosten:

Ontwikkeling ontbrekende delen systeem: 2.000 uur

Aansluiten fabrikanten: 1.500 uur

#### Structurele kosten:

Extra infrastructuur CVO database op jaarbasis: € 50.000

Jaarlijkse contributie EUCARIS: € 5.000

### Aanpassing voertuigregistratie

De RDW is bezig zijn voertuigregistratie te baseren op digitale CVO's. Momenteel worden deze nog hoofdzakelijk aangeleverd door de importeurs, maar in toenemende mate worden de CVO's al aangeleverd door de fabrikanten, vooruitlopend op de NKV.

#### Incidentele kosten:

Aanpassen registratiesysteem: 1.500 uur

#### Structurele kosten:

Extra infrastructuur voertuigregister op jaarbasis: € 50.000