

Vergaderjaar 2015–2016

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 2073

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 maart 2016

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij vijf fiches, die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Verordening Markttoezicht en Typegoedkeuring Motorvoertuigen

Fiche 2: Verordening reciprociteit bij overheidsopdrachten (Kamerstuk 22 112, nr. 2074)

Fiche 3: Herziene kwikverordening (Kamerstuk 22 112, nr. 2075)

Fiche 4: Actieplan ter versterking van de strijd tegen terrorismefinanciering (Kamerstuk 22 112, nr. 2076)

Fiche 5: Besluit Gebruik 470–790 MHz frequentieband in de Unie (Kamerstuk 22 112, nr. 2077)

De Minister van Buitenlandse Zaken,
A.G. Koenders

Fiche: Verordening Markttoezicht en Typegoedkeuring Motorvoertuigen

1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*
Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
27 januari 2016; (Nederlandse vertaling 03 februari 2016)
- c) *Nr. Commissiedocument*
COM(2016)31
- d) *EUR-lex*
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/DOC/?uri=CELEX:52016PC0031&rid=1>
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board*
Nummer impact assessment: SWD(2016)9
- f) *Behandelingstraject Raad*
Raad voor Concurrentievermogen.
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- h) *Rechtsbasis*
Artikel 114, Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
- i) *besluitvormingsprocedure Raad*
Gekwalificeerde meerderheid.
- j) *Rol Europees Parlement*
Medebeslissing.

2. Essentie voorstel

• Inhoud voorstel

Dit voorstel herzielt de typegoedkeuringsvoorschriften voor motorvoertuigen en aanhangwagens die momenteel zijn opgenomen in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (de «Kaderrichtlijn»). Dit kader beoogt bevordering van vrij verkeer van personen- en bestelauto's, bussen, vrachtauto's en aanhangwagens in de interne markt door geharmoniseerde voorschriften voor milieu en veiligheidsdoelstellingen. Op grond van een evaluatie heeft de Commissie geconcludeerd dat het EU typegoedkeuringskader om verbetering vraagt. Het herzieningsvoorstel is extra aangescherpt na de ontdekking dat Volkswagen door middel van (verboden) software («defeat devices») de emissieprestaties had gemanipuleerd. Hiermee handelde Volkswagen 6 jaar lang in strijd met de Euro-5/6 verordening (met emissienormen voor voertuigen) zonder dat de typegoedkeuringsautoriteit het opmerkte en zonder dat ertegen opgetreden is.

Het voorstel bevat verbetervoorstellen ten behoeve van:

- invoering van een doeltreffend markttoezichtstelsel als aanvulling op de typegoedkeuring;
- verduidelijking van de procedures voor terugroepacties (recalls), voor producten die ernstige gezondheids- of veiligheidsrisico's vormen en voor gevallen waarin fraude wordt geconstateerd;
- verbetering van de handhaving van het typegoedkeuringskader door harmonisering en verbetering van procedures voor typegoedkeuring en conformiteit van productie, met meer toezicht op Europees niveau;

- verduidelijking van de taken en verantwoordelijkheden van de marktdeelnemers in de toeleveringsketen en van de bij de handhaving van het kader betrokken partijen;
- verbetering van de geschiktheid van alternatieve typegoedkeuringsregelingen.

• *Impact assessment Commissie*

Uit de in opdracht van de Commissie uitgevoerde effectbeoordeling blijkt dat de geraamde kosten voor de uitvoering van de maatregelen lager zijn dan de geraamde besparingen.

Volgens de effectbeoordeling zijn de kostenbesparingen het grootst voor de maatregelen inzake verantwoordelijkheden van en samenwerking tussen handhavingsinstanties (4,6 mld. euro/jaar) en voor de maatregelen inzake kwaliteit van typegoedkeuringstaken uitgevoerd door technische diensten (3,9 mld. euro/jaar). De besparingen zijn met afstand het kleinst voor toezicht op en coördinatie van typegoedkeuring en handhaving van markttoezicht (117 mln. euro/jaar). Deze besparingen zijn uitgedrukt als vermindering van het aantal non-conforme en onveilige producten die op de EU markt komen.

De totale kosten voor fabrikanten worden geraamd op 100 mln. euro en voor markttoezicht op 192 mln. euro. Voor alle lidstaten samen zijn de totale kosten voor uitvoering en handhaving geraamd op 28 mln. euro. Het wordt uit de effectbeoordeling niet duidelijk hoe dit over de lidstaten is verdeeld.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

Gelijke toepassing van regelgeving, aanscherping van emissienormen, vergroting van de voertuigveiligheid en een beter markttoezicht op zowel de introductie van onderdelen en voertuigen als ook op voertuigen die reeds in het verkeer zijn gebracht, zijn stuk voor stuk beleidsdoelen waar Nederland achter staat.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Nederland erkent het belang van de technische harmonisatie ten behoeve van de interne markt, alsmede de milieu en veiligheidsdoelstellingen die aan dit voorstel ten grondslag liggen.

Ook steunt Nederland het voorstel van de Commissie om de doeltreffendheid van het regelgevingskader te verbeteren door de verduidelijking van de verantwoordelijkheden van de marktdeelnemers en autoriteiten, door de verduidelijking van de procedures voor typegoedkeuring en toezicht, door de introductie van markttoezicht en door de verbeteringen inzake de handhaving van het kader.

Als gevolg van de VW-emissiecrisis verwelkomt Nederland ook het voorstel de controlemechanismen aan te scherpen om de correcte en geharmoniseerde toepassing van de typegoedkeuringsprocedures te waarborgen. Dit vormt in de ogen van Nederland een goede basis om fraude door toepassing van «defeat devices» uit te bannen. De verwachting is dat hiermee tevens een goede basis wordt gelegd om het vertrouwen in de markt te herstellen.

Ook is Nederland voorstander van verdere regulering van digitale gegevensuitwisseling ter ondersteuning van registratie- en handhavingprocedures in de lidstaten, met name waar het de aanlevering van het conformiteitscertificaat betreft. Dit conformiteitscertificaat beschrijft de concrete eigenschappen van een specifiek voertuig; dit certificaat maakt

het mogelijk om te controleren of een specifiek voertuig conform te typegoedkeuringseisen is geproduceerd.

Hieronder wordt ingegaan op specifieke onderdelen van het voorstel:

- **Nalevingscontroles en -keuringen door de Commissie:**
Nederland verwelkomt de uitgebreide maatregelen inzake toezicht maar heeft bedenkingen tegen de nalevingscontroles en -keuringen die de Commissie op zich neemt. Toezicht wordt in het voorstel afdoende gewaarborgd. Nederland ziet de toegevoegde waarde van de Commissie meer in een regiefunctie waarbij de goedkeuringsinstanties en markttoezichtautoriteiten tests en keuringen verrichten en de ervaringen delen in het zogenoemde «handhavingsforum» (zie hieronder).
- **Markttoezicht:**
Nederland verwelkomt dat het markttoezicht aansluit bij het brede, bestaande kader voor markttoezicht op producten en dat er toezicht is op de activiteiten van alle marktpartijen.
Positief is dat markttoezicht zowel documentverificatie als rij- en laboratoriumtests omvat waarbij aan de te nemen monsters een risicobeoordeling ten grondslag ligt.
- **Conformiteit van de productie:**
Nederland verwelkomt de maatregelen inzake de conformiteit van de productie. Met name de verificatiefrequentie gebaseerd op een risicobeoordelingsmethode zal positief uitwerken voor de doeltreffendheid van het systeem. Wel wil Nederland een meer concrete invulling van de typecontroles door beoordelingen ter plekke van de productie te verplichten.
- **Beoordeling, aanwijzing en monitoring van technische diensten:**
Nederland verwelkomt het voorstel voor meer onafhankelijke en onpartijdige technische diensten, zodat de betrouwbaarheid van de typegoedkeuring wordt versterkt. Technische diensten zijn organisaties of instanties die door de goedkeuringsinstantie zijn aangewezen om als testlaboratorium tests of keuringen te verrichten (zoals TNO in Nederland). Nederland is in beginsel voorstander van de reguliere aanpak bij productregelgeving. Namelijk dat private keurings- en testinstanties op basis van accreditatie door de nationale accreditatieinstantie worden aangewezen. Nederland erkent dat het voorstel van de Commissie zou kunnen zorgen voor verdere verkleining van een mogelijke verstrengeling tussen opdrachtgever en de technische dienst. De voorstellen zullen echter allereerst op effectiviteit moeten worden beoordeeld. Daarnaast zullen de uitvoeringsconsequenties tijdens de onderhandelingen kritisch gevolgd worden. Verder stelt de Commissie voor dat een goedkeuringsinstantie geen activiteiten verricht die ook door technische diensten worden verricht. Een goedkeuringsinstantie is de instantie van een lidstaat die bevoegd is tot de afgifte en eventuele intrekking of weigering van goedkeuringscertificaten (in Nederland is dat de RDW). Zolang de objectiviteit, onpartijdigheid en belangenconflicten zijn gewaarborgd, ziet Nederland geen bezwaar in de werkwijze zoals die nu door diverse goedkeuringsinstanties, waaronder de Nederlandse, wordt gehanteerd. Tenslotte heeft Nederland bedenkingen tegen het voorstel van de Commissie dat goedkeuringsinstanties alleen mogen samenwerken met technische diensten die op hun grondgebied zijn gevestigd. Dit druist in tegen de gangbare werkwijze en is strijdig met het principe van vrij verkeer van diensten.
- **Forum voor uitwisseling van informatie over handhaving («het Forum»):**
Nederland verwelkomt dit Forum voor het uitwisselen van informatie over handhaving (bijvoorbeeld voor het opsporen van fraude) tussen nationale autoriteiten verantwoordelijk voor typegoedkeuring en

markttoezicht. Wel is het voor Nederland van belang dat de taken of bevoegdheden van dit Forum worden bekeken in relatie tot de taken en bevoegdheden die momenteel bij comités zijn belegd.

- **Nationale vergoedingsstructuur:**
De lidstaten moeten een nationale vergoedingsstructuur opzetten om de kosten van typegoedkeurings-, conformiteit van de productie- en markttoezichtactiviteiten te dekken. Ook de kosten van nalevingscontroles en -keuringen door de Commissie worden hierin verwerkt. De vergoedingen worden verhaald op de fabrikanten die in die lidstaat een typegoedkeuring hebben aangevraagd. Betaling mag niet plaatsvinden direct aan de technische dienst.
Nederland onderschrijft de achterliggende intenties van de Commissie maar is nog niet overtuigd van de meerwaarde van de gekozen oplossing. Afdwingen van onafhankelijkheid en onpartijdigheid van technische diensten is het meest doeltreffend door eisen voor accreditatie op te nemen. Daarnaast zou de voorgestelde systematiek een forse lastendruk tot gevolg hebben voor de nationale autoriteiten. Wel ligt het voor de hand een systeem voor adequate sanctieriteit uit te werken. Nederland zal zich ten aanzien van de aanpak die de Commissie op dit punt voorstelt kritisch opstellen, vanwege de mogelijke consequenties voor de uitvoering.
- **Conformiteitscertificaat:**
In het voorstel blijven papieren conformiteitscertificaten van fabrikanten verplicht. Nederland pleit al jaren voor het reguleren en op termijn verplichten van een digitale uitvoering van dit proces. Nederland blijft inzetten op het opnemen van bepalingen in het voorstel voor toepassing van digitale conformiteitscertificaten waarbij bij voorkeur wordt aangesloten bij lopende initiatieven.
- **Restantvoorraadregeling:**
In dit voorstel ontbreekt een verbetering van de restantvoorraadregeling; een beperkte registratie van voertuigen waarvan de goedkeuring ongeldig is geworden. Nederland zal inzetten op aanpassing van deze regeling, die zal leiden tot significante administratieve en automatiseringsbesparingen.
- **Wijzigingen ná typegoedkeuring:**
In dit voorstel van de Commissie ontbreken bepalingen die aanpassingen door de fabrikant van voertuigen ná registratie reguleren. Fabrikanten bieden in de huidige situatie software-updates aan tijdens onderhoud alsook tussentijds, evt. «via de ether». Vanwege deze updates kunnen typegoedkeuringseisen alsmede nationale bepalingen worden overtreden zonder dat de voertuigeigenaar hiermee bekend is. Nederland bepleit nieuwe bepalingen waarmee de fabrikant verplicht wordt om alle software-aanpassingen die de veiligheid of milieuprestaties van een in gebruik genomen voertuig beïnvloeden, ter beoordeling en goedkeuring voor te leggen aan de goedkeuringsinstantie.
- **Identificeren van voertuigen:**
In het voorstel ontbreken maatregelen voor elektronische identificatie van voertuigen, voertuigconfiguraties en onderdelen. Nederland beschouwt dit als een belangrijk wapen in de strijd tegen voertuigcriminaliteit. Nederland zal zich inzetten voor het opnemen van bepalingen hierover.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

Naar verwachting zullen de lidstaten met een grote voertuigindustrie scherp de kosten en uitvoerbaarheid van de wijzigingsvoorstellen voor deze industrietak in de gaten houden, terwijl andere lidstaten de balans tussen de industrie enerzijds en de veiligheid en milieuprestaties anderzijds willen bewaken. Nederland behoort tot die laatste groep.

Tijdens de Raadswerkgroepbehandelingen zullen de verhoudingen binnen de Raad duidelijker worden.

Het Europees Parlement heeft op 5 oktober 2015 een resolutie goedgekeurd waarin de Commissie werd aangespoord om het typegoedkeuringsstelsel te versterken, onder andere door EU-toezicht. Het is daarom te verwachten dat het Europees Parlement belang zal hechten aan dit onderdeel van het voorstel. De behandeling zal plaatsvinden in de commissie Interne Markt en Consumentenbescherming (IMCO), maar er wordt ook betrokkenheid verwacht van de commissie Milieubeheer, Volksgezondheid en Voedselveiligheid (ENVI) vanwege de relaties met de dieselfaam. Daniel Dalton, fractie Europese Conservatieven en Hervormers, is aangewezen als rapporteur.

In december 2015 stemde een meerderheid van het Europees Parlement voor de instelling van, en mandaat voor, een enquêtecommissie van het Europees Parlement die emissiefraude in de automobielsector gaat onderzoeken. De ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de EU onderhandelingen over de Kaderverordening. Nederland zal deze ontwikkelingen goed volgen.

4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit

a) Bevoegdheid

Het kabinet acht artikel 114, Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, de juiste grondslag voor het voorstel. Vergelijkbare verordeningen betreffende de 2 en 3 wielers (168/2013) alsmede de verordening betreffende land- en bosbouwtractoren (167/2013) hebben dezelfde grondslag.

b) Subsidiariteit

Het kabinet beoordeelt de subsidiariteit van het voorstel positief. De productie en verkoop van motorvoertuigen is een mondiale markt die al heel lang door de EU wordt geregeld. De Europese Unie stelt veiligheids- en milieueisen aan voertuigen voordat deze op de interne markt verkocht mogen worden. Het stelsel van typegoedkeuringen van voertuigen zorgt voor een gelijk speelveld en creëert de basis voor het goed functioneren van de interne markt en het vertrouwen van de consument in deze producten.

c) Proportionaliteit

De voorgestelde maatregelen staan in verhouding tot de doelstelling, namelijk de goede werking van de interne markt te garanderen. Voor de invoering van uniforme goedkeuringsvereisten is een verordening het juiste instrument. Alleen op die manier kunnen verschillen tussen lidstaten, die er in het huidige stelsel zijn ontstaan, worden weggenomen. Verstrekende Europese maatregelen zijn nodig om het vertrouwen in de voertuigenmarkt te versterken en een gelijk speelveld te creëren. Nederland heeft hierbij een paar kanttekeningen, zoals de vergaande toezichthoudende rol die de Commissie voor zichzelf ziet. Nederland steunt een scherper toezicht, maar stelt vragen bij de effectiviteit van de door de Commissie voorgestelde oplossing.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) Consequenties EU-begroting

De Europese Commissie voorziet kosten (met name voor personeel van de Commissie) voor:

- de verdere ontwikkeling en beheer van het EU-regelgevingskader voor typegoedkeuring en markttoezicht;
- gezamenlijke beoordelingen en controles van technische diensten;
- coördinatie van markttoezichtactiviteiten;
- de organisatie van het zogenoemde «handhavingsforum»;
- het uitvoeren van nalevings- en conformiteitscontroles;
- deelname aan internationale samenwerking in het kader van VN/ECE.

Gezien de beperkingen van het meerjarig financieel kader 2014–2020, stelt de Commissie voor deze extra kosten deels te verrekenen in het tarief dat de lidstaat hanteert voor typegoedkeuring. De lidstaat moet een deel afdragen aan de Commissie. Voor de periode na 2020 wordt het in de EU-begroting meegenomen.

Nederland is van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2014–2020 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. Dit geldt ook voor de periode na 2020.

b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden

Binnen de beleidsverantwoordelijke departementen is momenteel nog geen voorziening opgenomen voor de budgettaire gevolgen van dit voorstel. Een mogelijkheid is om deze mee te nemen in de tariefstructuur van typegoedkeuring. Eventuele gevolgen voor de nationale begroting worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van budgetdiscipline.

In het voorstel wordt met name de controle van technische diensten en het markttoezicht verscherpt. Dit heeft financiële (en met name personele) consequenties voor de instanties die de aanwijzing van en controle op technische diensten doen en die markttoezicht houden. Te weten:

- kosten voor nationale beoordelaars die deelnemen aan het internationale team van «gezamenlijke beoordelingen» van technische diensten;
- kosten voor het instellen en beheren van het verscherpte toezichtmechanisme, waaronder kosten voor de testprocedures door de markttoezichtautoriteit.

Ook zijn er personele en financiële consequenties voor de goedkeuringsinstantie als gevolg van aanvullende controles n.a.v. de beperkte geldigheidsduur van typegoedkeuringen. Deze worden doorbelast aan de fabrikanten.

Daarnaast zijn er kosten voor de lidstaat voor het opzetten van een nationale vergoedingsstructuur en voor het toezicht houden op de nationale autoriteiten.

De gevolgen van het ex-post toezicht zullen significant kunnen zijn aangezien hiermee veel toezichtcapaciteit is gemoeid. Die personele en financiële capaciteit is momenteel niet beschikbaar. Een concrete inschatting kan op deze termijn nog niet worden gemaakt. Dit hangt af van het uiteindelijke voorstel en van de wijze waarop Nederland het toezicht vorm zal gaan geven.

De financiële baten voor de rijksoverheid en/of decentrale overheden worden door de Commissie niet direct in euro's uitgedrukt. Het gaat vooral om vroegtijdige opsporing en preventie van gevallen van niet-naleving als ook om preventie van het in de handel brengen van non-conforme producten.

c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger

De kosten voor afgifte van typegoedkeuringen zullen hoger zijn voor fabrikanten dan in de huidige structuur vanwege het doorberekenen van de markttoezichtkosten in de nationale tarieven voor typegoedkeuring.

Ook is te verwachten dat fabrikanten deze kosten doorberekenen in de prijs van de producten die zij op de markt brengen.

De baten zijn niet direct in euro's uit te drukken. Het gaat om baten in vertrouwen in de markt, gezondheidswinst, milieuwinst en veiligheids-winst.

d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger

Beperkte administratieve lasten zitten in het opstellen van afspraken tussen marktdeelnemers en in controle door marktdeelnemers van typegoedkeuringsdocumentatie. Deze documentatie wordt uitgebreider en hierdoor zijn er ook meer lasten voor technische diensten. Ook goedkeuringsinstanties krijgen meer administratieve lasten door controles op de geldigheidsduur van typegoedkeuringen.

Gevolgen voor de rijksoverheid zijn:

- Jaarlijks rapporteren aan de Commissie over inbreuken en sancties (die een rapport maakt over de coherente toepassing van controle en naleving);
- Uitkomsten van de intercollegiale toetsing van technische diensten aan de Commissie rapporteren (die het openbaar maakt voor alle lidstaten);
- Significante administratieve last is het opzetten en uitvoeren van de nationale vergoedingsstructuur;
- Periodiek beoordelen en evalueren van de werking van de typegoedkeurings- en markttoezichtactiviteiten.
-

e) Gevolgen voor de concurrentiekracht

Het in opdracht van de Commissie uitgevoerde impact assessment laat zien dat de geraamde kosten voor de uitvoering van de maatregelen lager zijn dan de geraamde besparingen. Nederland is het hier in beginsel mee eens. Het creëren van een gelijk speelveld voor fabrikanten en lidstaten ten aanzien van typegoedkeuring is essentieel voor de concurrentiekracht in de EU en het stimuleren van innovatie in de sector.

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)

Ten aanzien van de goedkeuring van en het markttoezicht op land- en bosbouwvoertuigen en brom- en motorfietsen zijn de kaderrichtlijnen reeds vervangen door kaderverordeningen (Verordening (EU) nr. 167/2013 respectievelijk Verordening (EU) nr. 168/2013). Thans is slechts met

betrekking tot personen- en bestelauto's, bussen, vrachtauto's en aanhangwagens nog een kaderrichtlijn van kracht (Richtlijn 2007/46/EG).

Verordeningen hebben naar hun aard directe werking; zij zijn verbindend in al hun onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat van de Europese Unie. Anders dan bij richtlijnen het geval is, is omzetting in nationale wetgeving dan ook niet geboden. Echter: het stelsel in de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de goedkeuring van en het markttoezicht op voertuigen is tot op heden geënt op het juridische instrument van de richtlijn. Dit stelsel dient in stand te blijven tot het moment waarop ook ten aanzien van personen- en bestelauto's, bussen, vrachtauto's en aanhangwagens de vigerende kaderrichtlijn (Richtlijn 2007/46/EG) wordt vervangen door een kaderverordening, maar zal dan ingrijpend moeten worden herzien.

b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan

Nederland kan instemmen met de door de Commissie voorgestelde systematiek van de gedelegeerde- en uitvoeringshandelingen. Het EU-typegoedkeuringssysteem in de Europese Unie kent van oudsher een getrapte systematiek die ook in deze Kaderverordening is opgenomen.

1. De fundamentele bepalingen staan in de Kaderverordening.
2. De technische specificaties van voertuigen en onderdelen daarvan (onderhevig aan technologische ontwikkelingen) worden vastgelegd in gedelegeerde handelingen (overeenkomstig artikel 290 VWEU). Dit betreft deels VN/ECE reglementen waaraan de EU haar goedkeuring aan heeft gegeven. Deze worden opgenomen als bijlagen bij de Kaderverordening.
3. Daarnaast zijn er uitvoeringshandelingen (overeenkomstig artikel 291 VWEU) voor administratieve bepalingen.

c) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid

De inwerkingtreding is 20 dagen na de bekendmaking van de Verordening. 12 Maanden na de inwerkingtreding moeten lidstaten en ander instanties aan de Verordening voldoen. Voor de Kaderverordeningen land- en bosbouwvoertuigen en brom- en motorfietsen is deze termijn 36 maanden. Ook voor de Kaderverordening voor personen- en bestelauto's, bussen, vrachtauto's en aanhangwagens is eenzelfde termijn van 36 maanden noodzakelijk ten behoeve van de implementatie van de uitvoeringsmaatregelen.

Nederland zal bepleiten de termijn aan te passen naar 36 maanden.

d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

Op basis van door de lidstaten aan te leveren informatie evalueert de Commissie de toepassing van de Verordening, inclusief de werking van de nalevingscontrole door de Commissie. Het evaluatieverslag dient 6 jaar na de inwerkingtredingsdatum van de Verordening te worden overgelegd aan het Europees Parlement en de Raad.

Nederland onderschrijft de wenselijkheid hiervan.

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

a) Uitvoerbaarheid

De instanties belast met de uitvoering zijn de goedkeuringsinstantie en markttoezichtautoriteit.

Qua uitvoerbaarheid sluit de systematiek voor typegoedkeuring goed aan bij de bestaande praktijk waarmee een jarenlange ervaring bestaat.

De uitvoering van markttoezicht zoals beschreven in de verordening is nieuw, echter voor andere productgroepen is al langer ervaring met markttoezicht. En de verplichte keuringen zijn gelijk aan de typegoedkeuringstests en daarmee goed uitvoerbaar voor de autoriteit die daarmee is belast.

b) Handhaafbaarheid

Voor zover het om voertuigen gaat waarvoor het voeren van een kenteken verplicht is, is de handhaving eenvoudig. Zonder bewijs van typekeuring wordt geen kenteken afgegeven en mag men niet van de weg gebruik maken.

Voor systemen, onderdelen en technische eenheden wordt overeenstemming met de typegoedkeuringseisen geverifieerd tijdens de voertuigtypegoedkeuring, wanneer deze producten daarin worden opgenomen.

Voor onderdelen welke «aftermarket» in de handel worden gebracht zal handhaving middels markttoezicht moeten geschieden.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Er zijn geen implicaties voor ontwikkelingslanden.