

Vergaderjaar 2019–2020

35 427

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

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 26 mei 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

| | |
|----------------------------------------------|---|
| Algemeen | 1 |
| 1. Inleiding | 2 |
| 2. Achtergrond | 2 |
| 3. Hoofdlijnen van deze uitvoeringswet | 2 |
| 4. Strafbaarstelling, toezicht en handhaving | 2 |
| 5. Juridische vormgeving | 3 |
| 6. Gevolgen, adviezen en consultaties | 4 |
| 7. Inwerkingtreding en overgangsrecht | 4 |
| II. Artikelsgewijs | 4 |

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hierover geen verdere vragen of opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben de volgende vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel.

1. Inleiding

De leden van de GroenLinks-fractie stellen vast dat het bij dit wetsvoorstel primair gaat om uitvoering en omzetting van Europese wetten en voorschriften in Nederlandse wet- en regelgeving. Dat is noodzakelijk om overal in Europa tot dezelfde regels te komen en daarom zinvol en noodzakelijk.

2. Achtergrond

De leden van de GroenLinks-fractie hebben geen vragen over de achtergrond van het wetsvoorstel.

3. Hoofdpijnen van deze uitvoeringswet

De leden van de CDA-fractie lezen dat, gelet op de huidige wettekst, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) nu nog geen volledig toezicht houdt op het in de handel brengen van bijzondere bromfietsen die als zodanig zijn aangewezen. Kan de regering dit nader toelichten? In de handelsfase kan de ILT naast het verrichten van onderzoek ook handhaven ten aanzien van motorrijtuigen die niet zijn aangewezen, maar wel als zodanig op de markt worden aangeboden. Dit kan door middel van bestuurlijke boetes, lasten onder bestuursdwang en lasten onder dwangsom. Kan de regering toelichten hoe dit precies in zijn werk zal gaan? In het wetsvoorstel is verder een expliciete verbodsbepaling opgenomen voor het gebruiken of laten staan van niet-aangewezen motorrijtuigen op de weg. Kan de regering aangeven of de verwachting is dat, doordat er een concrete grondslag komt voor de politie en het Openbaar Ministerie (OM), er meer boetes zullen worden uitgedeeld aan personen die met een niet-aangewezen motorrijtuig rijden?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben er vertrouwen in dat de gebreken in de oude regelgeving, die leidde tot handhavingsproblemen bijvoorbeeld rond de sjoemeldiesel, of toelatingsproblemen en handhaving bij de Stint, kunnen worden opgelost met de nu voorliggende wijzigingen. Deze leden zien grote voordelen bij verdere harmonisering van de wet- en regelgeving met betrekking tot toelating, keuring en handhaving. Zij zijn van mening dat toelating van bijzondere voertuigen in kleine productiereeksen, zoals de bijzondere bromfiets, op grond van andere regels mogelijk moet blijven maar wel de uitzondering is en in principe in afwachting van reguliere toelating. Dit mag ook niet ten koste gaan van de veiligheid voor mens en milieu.

De leden van de GroenLinks-fractie steunen volledig de mogelijkheid om niet-aangewezen motorvoertuigen beter te kunnen bestrijden.

4. Strafbaarstelling, toezicht en handhaving

De leden van de PVV-fractie stellen dat het wetsvoorstel voorziet in de oplegging van boetes van een bepaalde categorie bij overtreding van verschillende bepalingen in de wet. Hoeveel extra boetes worden straks aan ondernemers en burgers uitgeschreven vanwege deze Europese dictaten?

De leden van de PVV-fractie vragen hoeveel de gewone man en vrouw straks extra moeten gaan betalen voor de betreffende voertuigen

vanwege deze extra opgelegde regelgeving en op welke wijze ondernemers financieel worden geraakt door de verordeningen. De leden van de PVV-fractie stellen dat het wetsvoorstel onder andere regelt dat de Dienst Wegverkeer (RDW) aangewezen wordt als goedkeuringsinstantie en de ILT wordt aangewezen als markttoezichthouder op motorvoertuigen. Dat betekent dus extra werk voor instanties die al onder zware werkdruk staan. Hoe denkt de regering dat deze instanties de extra taken juist kunnen gaan uitvoeren?

De leden van de PVV-fractie vragen wat de consequenties voor Nederland zijn als deze Brusselse dictaten niet geïmplementeerd worden. Dreigt de Europese Unie (EU) dan met boetes en zo ja, hoe hoog zijn die?

De leden van de PVV-fractie vragen welke verbeteringen de regering verwacht voor de verkeersveiligheid door deze EU-verordeningen te implementeren in Nederland.

De leden van de CDA-fractie lezen dat het opstellen van de voor de uitvoering van de verordeningen noodzakelijke uitvoeringswetgeving, aanleiding geeft het huidige sanctiestelsel te heroverwegen. Kan de regering dit toelichten? Op dit moment is er een verschil in sanctionering tussen de Wet op de economische delicten (WED), de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet milieubeheer (Wm), met name met betrekking tot de mogelijkheid tot de hogere sanctie na het opzettelijk begaan van strafbare feiten. Voorgesteld wordt om deze ongelijkheid tussen vergelijkbare delicten te corrigeren conform het huidige stelsel uit de Wm. Kan de regering de achtergrond hiervan schetsen? Deze leden lezen over de introductie van de mogelijkheid tot het opleggen van bestuurlijke boetes door de ILT en de RDW voor betrekkelijk lichte overtredingen die eenvoudig zijn vast te stellen. Kan de regering toelichten hoe deze introductie ervoor moet gaan zorgen dat toezicht op de goedkeuringswetgeving meer slagvaardig wordt? De RDW heeft tot op heden geen ervaring met het instrument van de bestuurlijke boete. Hoe wordt ervoor gezorgd dat zij op een zorgvuldige wijze gaan werken met het systeem van de bestuurlijke boete? Daarnaast wordt voorgesteld deze mogelijkheid ook te bieden aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, in het kader van de aanwijzing van de bijzondere bromfiets. Kan de regering schetsen wat hier de achtergrond van is?

De leden van de GroenLinks-fractie spreken hun steun uit voor de versterking van toezicht en handhaving op gesjoemel en gemanipuleer bij de toelating en keuring van voertuigen. Eén van de lessen van het dieselschandaal was het gebrek aan toezicht en handhaving, het gebrek aan opsporingsmogelijkheden en de lastige bewijsbaarheid onder de bestaande regelgeving. Deze leden hopen dat met deze wijzigingen belangrijke gaten zijn gedicht en dat toezichthouders voortaan beter in staat zijn stevig op te treden.

5. Juridische vormgeving

De leden van de CDA-fractie lezen dat de grootste impact voor de ILT voortkomt uit de verplichte aantallen testen die jaarlijks moeten worden uitgevoerd, mede omdat daarbij ook emissietesten gedaan zullen moeten worden, terwijl dergelijke testen nu nog niet door de ILT worden gedaan. Hoe gaat de ILT hier uitvoering aan geven? De ILT is verder van mening dat het toezicht en daarmee de handhaving niet sluitend is in te richten. Dit heeft te maken met het brede toepassingsgebied van de kaderverordening en de grote diversiteit aan producten en voertuigen die hieronder vallen. Hoe kijkt de regering hiertegen aan? Ziet zij mogelijkheden om het toezicht en handhaving wel sluitend in te richten? Het wetsvoorstel zal financiële gevolgen hebben voor de ILT, aangezien deze instantie met

meer taken worden belast. Kan de regering aangeven of de ILT over de juiste middelen beschikt om uitvoering te geven aan dit wetsvoorstel? De leden van de CDA-fractie lezen dat over diverse onderwerpen nog nader overleg met de RDW en tussen de RDW en de ILT nodig is. Kan de regering aangeven wat de belangrijkste onderwerpen zijn? Het wetsvoorstel zal financiële gevolgen hebben voor de RDW, aangezien deze instantie met meer taken wordt belast. Kan de regering aangeven of de RDW over de juiste middelen beschikt om uitvoering te geven aan dit wetsvoorstel?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben er vertrouwen in dat de uitvoerende diensten uit de voeten kunnen met de nieuwe bevoegdheden. Deze leden vragen de regering wel om toe te lichten hoe een bestuurlijke boete door bijvoorbeeld de ILT zich verhoudt tot strafrechtelijke vervolging door bijvoorbeeld het OM en strafrechtelijke vervolging van individuele bestuurders van een frauderend bedrijf. Kan hierop worden ingegaan?

6. Gevolgen, adviezen en consultaties

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat de toegenomen taken van ILT en RDW ook vragen om meer mensen en budget. Deze diensten moeten immers in staat worden gesteld om de nieuwe taken ook te kunnen uitvoeren. Deze leden horen graag wat hiervoor de voorstellen zijn.

7. Inwerkingtreding en overgangsrecht

De leden van de CDA-fractie lezen dat het wetsvoorstel met ingang van 1 september 2020, de datum waarop de kaderverordening vierwielige motorvoertuigen van toepassing wordt, in werking zal treden. Is het realistisch om dit te vragen? Wat zijn de effecten op het gebied van toepassing en handhaving indien het wetsvoorstel later in werking zal treden?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben hier geen vragen over.

II. ARTIKELSGEWIJS

De leden van de GroenLinks-fractie hebben hier geen vragen over.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp