

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. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 24 juni 2020

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat van 26 mei 2020 met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de fracties van de PVV, CDA en GroenLinks hebben nog enkele vragen en opmerkingen. Hieronder ga ik in op de vragen en opmerkingen die zijn gemaakt bij de punten 3 tot 7 van de memorie van toelichting en onder deze nummers ook zijn opgenomen in het verslag. Hierbij is de volgorde van het verslag aangehouden.

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?

Zoals gemeld in mijn brief van 17 december 2019 aan uw Kamer over de toepassing van de Machinerichtlijn op de Stint¹, heeft de ILT sinds 9 oktober 2019 een onderzoekstaak ten aanzien van de handelfase van bijzondere bromfietsen. Dat betekent dat de ILT kan onderzoeken of de juiste documentatie aanwezig is bij een voertuig dat wordt gepresenteerd als bijzondere bromfiets. Eventuele bevindingen van de ILT kunnen voor de RDW aanleiding zijn om bij het risicogerichte toezicht extra aandacht te besteden aan de controle of de voertuigen conform de afgegeven aanwijzing zijn. Aangezien alle exemplaren identiek moeten zijn aan het gekeurde exemplaar, kan een afwijking leiden tot intrekking van de aanwijzing. Daarnaast kunnen onderzoeksresultaten van de ILT worden gedeeld met de politie, zodat ook de politie hierop kan handhaven.

¹ Kamerstukken II, 29 398, nr. 784.

Met de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel wordt de ILT aangewezen als «volwaardig» markttoezichthouder op de bijzondere bromfiets, in de zin dat de ILT ook zelf handhavend kan gaan optreden en zelfstandig sancties kan opleggen bij geconstateerde overtredingen. Zoals toegezegd in mijn brief van 17 december 2019 biedt dit wetsvoorstel de eerste kans om dit toezicht volledig in te richten.

In de handelsfase, merken de leden van de CDA-fractie op, 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?

Bijzondere bromfietsen zijn voertuigen die als zodanig zijn aangewezen. Deze aanwijzing wordt gegeven op verzoek van de producent nadat het voertuig is gekeurd en positief beoordeeld door de RDW en mits ook het advies van de SWOV op het veiligheidsrapport positief is. Er is bij dergelijke voertuigen dus altijd sprake van een beoordeling voorafgaand dat ze in de handel worden gebracht en worden toegelaten tot de weg. Voertuigen die niet zijn aangewezen als bijzondere bromfietsen, maar wel als zodanig verhandeld worden, zijn geen toegelaten voertuigen en kunnen dus uit de handel worden gehaald. Richting distributeurs, importeurs en fabrikanten kan de ILT bestuurlijke boetes, lasten onder bestuursdwang en lasten onder dwangsom opleggen om de verkoop van dergelijke voertuigen te staken en gestaakt te houden. Het wetsvoorstel biedt hiervoor een solide basis.

In het wetsvoorstel is, zo merken de leden van de CDA-fractie op, 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?

Uit de huidige wettelijke bepalingen blijkt nog niet expliciet dat het verbod om met niet-toegelaten voertuigen op de weg te rijden ook ziet op niet aangewezen motorrijtuigen. Het is echter volgens de huidige bepalingen wel reeds verboden om met niet-toegelaten voertuigen op de weg te rijden en hier wordt dus ook door de politie reeds op gehandhaafd. Het is daarom niet de verwachting dat enkel door dit wetsvoorstel meer boetes zullen worden opgelegd. Deze bepaling maakt het verbod op niet aangewezen bijzondere bromfietsen expliciet en duidelijk, vooral ook in de zin dat het «laten staan» ervan op de weg is verboden.

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?

Deze Europese regelgeving is primair gericht op bedrijven die voertuigen produceren, importeren en/of distribueren en heeft geen betrekking op individuele burgers. Eventuele boetes kunnen dus alleen worden opgelegd in het kader van het toezicht op de naleving van de regelgeving door deze bedrijven. Er is geen indicatie te geven tot hoeveel boetes dit

zal leiden omdat op voorhand niet is in te schatten of en in welke mate deze bedrijven overtredingen zullen begaan.

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 Europese Commissie heeft voor verordening (EU) 2018/858 in kaart gebracht welke baten en lasten uit de regelgeving volgen. Daaruit volgt dat de beperkte lastenverhoging die de verordening als gevolg zal hebben, een orde van grootte lager zal zijn dan de geraamde voordelen van deze verordening. Deze voordelen ontstaan onder meer doordat de regelgeving zorgt voor een beter toezicht op non-conforme en onveilige automobielp producten. Hiermee vermindert de waarde op de markt van dit soort ongewenste producten, wat positief is voor de producenten van automobielp producten die wel veilig en conform de geldende eisen zijn. Naar verwachting zal de regelgeving geen gevolgen hebben voor de prijs van voertuigen voor de burger of een ondernemer die een voertuig wil kopen.

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?

Er is aan de RDW en ILT op voorhand gevraagd om te toetsen of en zo ja, op welke manier, zij deze regelgeving kunnen uitvoeren. De RDW heeft in hun uitvoeringstoets aangegeven dat zij als gevolg van deze regelgeving er geen nieuwe taken bij krijgt, maar dat de regelgeving vooral zal zorgen voor een aantal aanpassingen en verbeteringen in de huidige taken. Deze aanpassingen en verbeteringen zullen worden verwerkt in de bestaande processen en systemen binnen de RDW.

De ILT concludeert op basis van de door hen uitgevoerde handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) dat de Europese regelgeving die middels dit wetsvoorstel wordt geïmplementeerd voor hen uitvoerbaar en handhaafbaar zal zijn, mits er met een aantal in de memorie van toelichting beschreven punten rekening wordt gehouden. De ILT zal het toezicht op deze regelgeving op dezelfde wijze inrichten als het markttoezicht op verkeersproducten dat al langer door de ILT wordt uitgevoerd.

Op basis hiervan zijn de RDW en ILT in staat om deze taken goed uit te voeren.

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?

In het geval een verordening in een lidstaat niet wordt toegepast en de voor een goede uitvoering van een verordening noodzakelijke nationale regelgeving niet tijdig is vastgesteld, kan de Europese Commissie een zogenaamde inbreukprocedure starten (op basis van artikel 258 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU)). Dat proces begint met een ingebrekestelling en kan uiteindelijk leiden tot een proces bij het Europese Hof en tot een veroordeling van een lidstaat met een dwangsom en een boete. De hoogte hiervan is afhankelijk van de ernst en de duur

van de inbreuk. Voor Nederland geldt op dit moment een minimale boete van € 2.940.000,-. Een maximum aan de boete is er niet. Wat betreft de dwangsom geldt een minimumbedrag van € 3.552,24 per dag en een maximumbedrag van € 213.134,40 per dag. Naarmate de duur van de inbreuk toeneemt, zal de hoogte van de boete en de dwangsom ook progressief toenemen.

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

Voordat een voertuig op de Europese markt kan worden gebracht, moet deze zijn voorzien van een goedkeuring. Middels deze goedkeuring kan worden zeker gesteld dat het voertuig voldoet aan alle geldende verkeersveiligheidseisen en milieunormen. De EU-verordeningen die middels dit wetsvoorstel worden geïmplementeerd, voorzien in de harmonisatie van deze eisen en brengen de technische veiligheidsvoorschriften in lijn met moderne technische en wetenschappelijke inzichten, wat uiteindelijk resulteert in veiligere voertuigen op de weg. De verordeningen dragen verder bij aan de verbetering en de harmonisatie van het markttoezicht waarmee kan worden gecontroleerd dat de voertuigen ook na het verlaten van de productielocatie daadwerkelijk aan de gestelde eisen voldoen. Hierdoor kan er ook beter worden opgetreden wanneer voertuigen niet voldoen en mogelijk een risico vormen voor verkeersveiligheid.

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?

De belangrijkste reden voor de heroverweging van het sanctiestelsel was artikel 84 van verordening (EU) 2018/858. In dat artikel uit de verordening wordt expliciet aangegeven welke inbreuken op die verordening door marktdeelnemers en technische diensten in elk geval aanleiding moeten geven tot het stellen van regels ten behoeve van sanctionering. Richtlijn 2007/46/EG, de voorloper van verordening (EU) 2018/858, verplichtte de lidstaten wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen, zonder deze nu wel opgenomen nadere specificering.

De huidige Wegenverkeerswet 1994 en de Wet op de economische delicten (WED) kennen alleen de mogelijkheid tot strafrechtelijk sanctioneren van het gebruik van niet-goedgekeurde voertuigen en het overtreden van het handelsverbod voor niet-goedgekeurde voertuigen en bij misleiding of ten onrechte de indruk wekken dat het voertuig is goedgekeurd. Het vervalsen van testresultaten, afleggen van valse verklaringen of weigeren om toegang tot informatie te geven, zijn bijvoorbeeld niet expliciet gesanctioneerd. Met dit wetsvoorstel wordt, zoals de verordeningen verlangen, expliciet gemaakt dat ook dergelijke overtredingen gesanctioneerd kunnen worden.

Een andere reden voor de heroverweging was de overgang van enkele emissieverordeningen van de Wet milieubeheer, met relatief hoge sancties waarbij tevens onderscheid wordt gemaakt tussen opzettelijke en niet opzettelijk begaan van strafbare feiten, naar de Wegenverkeerswet 1994, met lagere sancties waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen opzettelijke en niet opzettelijk begaan van strafbare feiten. Deze overgang was al eerder aangekondigd (zie voetnoot 16 bij de memorie van toelichting).

Ook de ervaringen van de RDW en de ILT met de typegoedkeuring en toezicht daarop in verband met de uitvoering van de richtlijn uit 2007 en de wens dit effectiever te kunnen oppakken bij deze nieuwe verordening waren aanleiding het sanctiestelsel te heroverwegen. De nieuw voorgestelde sancties (bestuurlijke boete, last onder bestuursdwang, last onder dwangsom en strafrechtelijke handhaving) zullen naar verwachting effectief zijn voor de handhaving van dit wetsvoorstel en de verschillende verordeningen.

Op dit moment is er, zo lezen de leden van de CDA-fractie, 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?

Zoals ook aangegeven in het voorgaande antwoord, diende in verband met de overgang van de emissieverordeningen van de Wm naar de Wvw 1994 en de huidige beperkte sanctiemogelijkheden in de Wvw 1994, te worden bepaald welke wijze van sanctionering het meest in de rede zou liggen. Omdat de eisen uit de emissieverordeningen, niet op zich staan, maar integraal onderdeel uitmaken van de typegoedkeuring van motorvoertuigen en gezien het feit dat een tekortschietend toezichtsinstrumentarium aanleiding voor verordening (EU) 2018/858 waren, lag aansluiting bij de systematiek van de Wm het meest in de rede. Een en ander neemt niet weg dat indien de overtreding daartoe aanleiding geeft, natuurlijk ook voor een lagere sanctie kan worden gekozen.

Deze leden van de CDA-fractie 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?

Bij betrekkelijk lichte overtredingen heeft de RDW op dit moment alleen de mogelijkheid om geen goedkeuring verlenen of een al verleende goedkeuring (op verzoek van de ILT) intrekken. De RDW en ILT hebben op dit moment dus geen andere mogelijkheden om op te treden tegen onwenselijk gedrag, zoals het niet tijdig verschaffen van informatie of het verschaffen van onjuiste informatie, tijdens de goedkeuringsprocedure of het markttoezicht. Het alleen om deze redenen niet verlenen van een goedkeuring of het intrekking van een goedkeuring, wordt als een te zware maatregel beschouwd. Deze handelwijze, die ook tot extra werk bij de RDW en ILT leidt, kan echter wel tot een aanzienlijke vertraging in het goedkeuringsproces leiden of adequaat markttoezicht in de weg kan staan.

De EU-verordeningen verlangen dat ook op dergelijke inbreuken op de verordeningen in de lidstaten doeltreffende, evenredige en afschrikwekkende sancties worden vastgesteld en uitgevoerd. Naar verwachting zal de bestuurlijke boete of de dreiging daarmee bijdragen aan betere naleving van de goedkeuringswetgeving door fabrikanten en andere marktdeelnemers.

De RDW heeft, zo merken de leden van de CDA-fractie op, 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?

Als onderdeel van de implementatie van de regelgeving door de RDW, wordt ook een nieuw sanctiebeleid ontwikkeld. Hierbij wordt gebruik gemaakt van externe bestuursrechtelijke expertise en ervaringen van goedkeuringsinstanties in andere lidstaten.

Daarnaast wordt, zo merken de leden van de CDA-fractie vervolgens op, 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?

In het wetsvoorstel wordt de systematiek voor het goedkeuringsproces en het markttoezicht daarop voor de bijzondere bromfietsen gelijkgetrokken met de systematiek voor de andere voertuigen. Dat betekent ook dat dezelfde sanctiemogelijkheden worden gecreëerd. Die worden voorlopig toebedeeld aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, omdat die verantwoordelijk is voor de aanwijzing van bijzondere bromfietsen. Er wordt momenteel gewerkt aan een herziening van het goedkeuringsproces voor voertuigen die niet in het Europese voertuigenkader passen. In het nieuwe stelsel zal de goedkeuring, de toelating en het toezicht hoofdzakelijk worden uitgevoerd door de RDW en ILT.

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 zal de komende twee jaar gebruiken om ervaring op te doen met de uitvoering van dergelijke testen om vervolgens het proces te evalueren en te verbeteren voor de jaren daarna. De ILT zal bij deze kennisopbouw ook gebruik maken van de ervaring die de RDW reeds heeft op dit terrein.

De ILT is, zo merken de leden van de CDA-fractie op, 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?

Er is inderdaad sprake van een grote diversiteit aan producten en voertuigen die onder het toepassingsgebied van de kaderverordening vallen. De verordening bestrijkt immers personenauto's, bedrijfsauto's en de daarbij behorende aanhangwagens, die elk aan een grote verscheidenheid van eisen en internationale regelgeving moet voldoen. Het is om die reden niet mogelijk en niet effectief om ieder jaar op elk type voertuig(onderdeel) actief toezicht te houden. De ILT zal in plaats daarvan risicogestuurd toezicht houden conform de wettelijke verplichtingen die volgen uit de EU-verordeningen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering mogelijkheden ziet om het toezicht en handhaving wel sluitend in te richten?

Zoals aangegeven bij het voorgaande antwoord, betekent het sluitend inrichten van toezicht en handhaving dat elk voertuig(onderdeel) op de markt zou moeten worden gecontroleerd. De regering acht dit niet haalbaar en niet effectief.

Het wetsvoorstel zal, zo merken de leden van de CDA-fractie op, financiële gevolgen hebben voor de ILT, aangezien deze instantie met meer taken wordt belast. Kan de regering aangeven of de ILT over de juiste middelen beschikt om uitvoering te geven aan dit wetsvoorstel?

De uitvoering van dit wetsvoorstel zal voor 2020 worden gefinancierd vanuit de huidige begroting. Voor 2021 en volgende jaren zal de financiering van de ILT voor de uitvoering van dit wetsvoorstel op een structurele wijze verder vorm worden gegeven.

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 gaat dan onder andere over het voeren van een eenduidig boetebeleid, de rolverdeling tussen ILT en RDW in het geval van terugroepacties en de uitwisseling van kennis en expertise over emissietesten. Gedurende de uitvoering van de taken die volgen uit de EU-verordeningen zal er voortdurend overleg tussen RDW en ILT noodzakelijk zijn over risicovolle of niet-conforme producten en de betrokken marktdeelnemers ten behoeve van effectief toezicht.

Het wetsvoorstel zal, zo merken de leden van de CDA-fractie op, 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 RDW is reeds belast met de taken die voortvloeien uit dit wetsvoorstel. De EU-verordeningen leiden met name tot een aantal aanpassingen en verbeteringen in de huidige taken van de RDW. Deze aanpassingen en verbeteringen worden verwerkt in de bestaande processen en systemen binnen de RDW. De extra kosten die hiermee gemoeid zijn, heeft de RDW in kaart gebracht in een uitvoeringstoets. Conform de gebruikelijke systematiek voor bekostiging van de RDW zullen de incidentele kosten voor de rekening komen van het Ministerie van IenW. De structurele kosten zullen worden verwerkt in de tarieven die de RDW onder andere in rekening brengt bij goedkeuringsprocedures.

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?

De bestuurlijke boete is bedoeld als sanctiemiddel voor overtredingen die tijdens het markttoezicht door de ILT worden geconstateerd. Indien, gelet op de aard van de overtreding, bijvoorbeeld in het geval van opzet waarbij het veiligheidsniveau zichtbaar geweld wordt aangedaan of indien er grote gevolgen zijn voor de marktwerking, handhaving via een bestuurlijke boete niet meer in de rede ligt, kan de ILT de zaak ten behoeve van strafrechtelijke vervolging overdragen aan het OM.

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.

Zoals hierboven al is aangegeven, zal de uitvoering van de extra werkzaamheden die dit wetsvoorstel en de uitvoering verordening (EU) 2018/858 met zich meebrengen voor de ILT in 2020 worden gefinancierd vanuit de huidige begroting en zal voor 2021 en volgende jaren de financiering van de ILT op een structurele wijze verder vorm worden gegeven.

De incidentele kosten die voor de RDW uit dit wetsvoorstel en de uitvoering van verordening (EU) 2018/858 voortkomen, zullen ten laste komen van het Ministerie van IenW. De structurele kosten zullen worden verwerkt in de tarieven die de RDW onder andere in rekening brengt bij goedkeurings-procedures. De verwachting is dat de ILT en de RDW daarmee voldoende middelen zullen hebben om de nieuwe taken naar behoren te kunnen uitoefenen.

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?

Ongeacht of het wetsvoorstel op 1 september 2020 in werking treedt, zal verordening (EU) 2018/858 met ingang van deze datum van toepassing zijn. Dit betekent dat, mocht het wetsvoorstel later dan 1 september 2020 in werking treden, dat de RDW, die op dit moment ook als goedkeuringsinstantie is aangewezen, typegoedkeuringen op grond van deze nieuwe verordening zal afgeven. De mogelijkheid tot het geven van een bestuurlijke boete, een last onder bestuursdwang en last onder dwangsom, zijn dan echter nog niet beschikbaar voor de RDW.

De ILT is tot het moment dat dit wetsvoorstel in werking treedt, voor de toepassing van de artikelen 34 en 35 van de Wvw 1994 al als toezicht-houder aangewezen. Dit betekent dat de ILT toezicht kan houden op het gebruik van niet goedgekeurde voertuigen, op het overtreden van het handelsverbod voor niet-goedgekeurde voertuigen en op misleiding of ten onrechte de indruk wekken dat het voertuig is goedgekeurd. Dit is beperkter dan waartoe het markttoezicht van verordening (EU) 2018/858 en enkele andere verordeningen verplicht. De mogelijkheid tot het geven van een bestuurlijke boete en een last onder bestuursdwang of last onder dwangsom, zijn dan ook voor de ILT nog niet beschikbaar.

Daarnaast blijven, zoals hierboven al aangegeven, de sancties van de Wvw 1994 en de WED van kracht. Verder ontstaat er onduidelijkheid met betrekking tot het toepasselijke recht omdat zowel in verordening (EU) 2018/858 als in de Wvw 1994 en onder andere ook de Regeling voertuigen, wettelijke eisen zijn opgenomen over de EU-goedkeuring van motorvoertuigen. Omdat verordening (EU) 2018/858 direct in Nederland van toepassing is, vervallen de nationale bepalingen van rechtswege, maar deze zijn dan nog niet, zoals het EU-recht verlangd, (expliciet) ingetrokken.

Het is daarom van belang dat dit wetsvoorstel zo spoedig mogelijk wordt ingevoerd.

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