

22112        Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 4070     Brief van de minister van Buitenlandse Zaken

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 mei 2025

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij 4 fiches die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissie voorstellen (BNC).

Fiche: Herziening EU-verordeningen ter stimulering van defensiegerelateerde investeringen ter uitvoering van het ReArm Europe Plan (Kamerstuk 22 112, nr. 4069)

Fiche: Herziening Richtlijn periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en Herziening Richtlijn technische controles langs de weg

Fiche: Herziening Richtlijn voor kentekenbewijzen voor motorvoertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 4071)

Fiche: Richtlijn Behoud en duurzame gebruik van de mariene biodiversiteit van gebieden voorbij de grenzen van de nationale rechtsmacht (BBNJ) (Kamerstuk 22 112, nr. 4072)

De minister van Buitenlandse Zaken,  
C.C.J. Veldkamp

**Fiche: Herziening Richtlijn periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en Herziening Richtlijn technische controles langs de weg**

**1. Algemene gegevens**

*a) Titel voorstel*

DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2014/45/EU on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and Directive 2014/47/EU on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union.

*b) Datum ontvangst Commissiedocument*

24 april 2025

*c) Nr. Commissiedocument*

COM(2025) 180 (final)

*d) EUR-lex*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/DOC/?uri=CELEX:52025PC0180&qid=1746560551701>

*e) Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevingstoetsing*

SEC(2025) 119 final, SWD(2025) 96 final, SWD(2025) 97 final, SWD(2025) 98 final en SWD(2025) 99 final

*Behandelingstraject Raad*

Raad voor Transport, Telecom en Energie (Transportraad)

*f) Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

*g) Rechtsbasis*

Artikel 91, lid 1 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU)

*h) Besluitvormingsprocedure Raad*

i) Gekwalificeerde meerderheid

*j) Rol Europees Parlement*

Medebeslissing

## **2. Essentie voorstel**

### *a) Inhoud voorstel*

Op 24 april publiceerde de Europese Commissie (hierna: de Commissie) een voorstel tot herziening van de richtlijnen omtrent de controle van motorvoertuigen (APK-richtlijn), technische controles langs de weg (Road Side Inspections, hierna: RSI's) en kentekenbewijzen (kentekenrichtlijn). Het voorstel heeft als doel om de verkeersveiligheid in de EU verder te verbeteren, bij te dragen aan duurzame mobiliteit en het vergemakkelijken van het vrije verkeer van personen, diensten en goederen in de EU. Ondanks de herziening van het *Road Worthiness Package* (RWP) in 2014, andere EU-wetgeving en verbeteringen in voertuigtechnologie rijden er namelijk nog steeds onveilige voertuigen in de EU. De huidige richtlijnen dragen niet voldoende bij aan het behalen van de EU-doelstellingen voor emissies en geluid.

Dit BNC-fiche behandelt de herziening van de APK-richtlijn en de richtlijn technische controles langs de weg (RSI's), die door de Europese Commissie in één voorstel zijn gebundeld. Het voorstel tot herziening van de richtlijn kentekenbewijzen is onderdeel van een herziening van het *Roadworthiness Package*. Voor het voorstel tot wijziging van de kentekenrichtlijn is in een apart BNC-fiche opgesteld. Deze twee richtlijnen (APK en RSI) dragen bij aan de bovengenoemde doelen via het harmoniseren van technische controles en het vaststellen van minimumnormen daarvoor, zodanig dat er een doeltreffend en efficiënt controlesysteem ontstaat. Het voorstel bevat maatregelen voor onder andere het verbeteren van technische keuringen voor huidige en toekomstige voertuigen, het integreren van nieuwe testmethoden voor emissies en het verminderen van fraude. Daarnaast bevat het maatregelen voor het verbeteren van de gegevensuitwisseling tussen lidstaten (zoals kilometerstanden) om gemanipuleerde voertuigen op te sporen.

Met betrekking tot de herziening van de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens schrapt het voorstel de mogelijkheid om motorfietsen (L3e, L4e, L5e en L7e) boven de 125 cc vrij te stellen van de APK-keuring. Daarnaast worden elektrisch aangedreven motorfietsen met een vermogen van meer dan 11 kW toegevoegd. De APK-frequentie voor motorfietsen mag door lidstaten nader worden bepaald.

M1-voertuigen (personenauto's) mogen in een andere EU-lidstaat dan het registratieland gekeurd worden. Hiervoor wordt een tijdelijk APK-certificaat geïntroduceerd dat maximaal zes maanden geldig is. De eerstvolgende keuring moet wel weer in het lidstaat van registratie plaatsvinden, tenzij dit lidstaat eenzijdig de APK-certificaten uit andere lidstaten erkent. Deze laatste regel geldt voor alle voertuigcategorieën. Voertuigfabrikanten worden bovendien verplicht om technische informatie, zoals gebruikershandleidingen en foutcodes, kosteloos beschikbaar te stellen aan bevoegde autoriteiten die deze vervolgens weer beschikbaar stellen aan erkende keuringsinstanties.

In het kader van fraudebestrijding wordt de verplichting om de kilometerstand van voertuigen door te geven aan de bevoegde autoriteiten uitgebreid naar elke dienstverlener die tegen betaling reparaties of onderhoud uitvoert aan een voertuig. Daarnaast worden voertuigfabrikanten verplicht om de kilometerstanden van hun geconnecteerde voertuigen door te geven aan lidstaten. Lidstaten moeten deze gegevens beschikbaar gaan stellen aan de voertuigregistratiehouders en bevoegde APK-autoriteiten van EU-lidstaten.

Voor auto's en bedrijfswagens die ouder zijn dan tien jaar wordt een jaarlijkse keuring verplicht. Daarnaast moeten lichte bedrijfsvoertuigen (cat. N1) jaarlijks worden getest op hun uitstoot, beginnend vanaf een jaar na eerste registratie. De regels omtrent het vervroegd keuren van voertuigen worden vereenvoudigd: vier van de vijf bestaande opties komen te vervallen. De keuring bij significante aanpassingen aan veiligheids- of duurzaamheidssystemen blijft bestaan en wordt verplicht en ondergebracht in een aparte paragraaf.

Voertuigen die in de zes maanden voorafgaand aan de APK een technische RSI hebben doorstaan, hoeven bij de APK niet opnieuw te worden getest op emissies of geluid. Het digitale APK-rapport wordt de standaardvorm van rapportage. Hoewel deze al elektronisch is toegestaan, moet de persoon die het voertuig voor controle aanbiedt desgewenst nog steeds een geprinte versie kunnen opvragen. Zowel tijdelijke als reguliere certificaten moeten door alle EU-lidstaten worden erkend.

Voor elektrische voertuigen worden nieuwe keuringseisen toegevoegd zoals controle op hoog voltage-delen. Tevens worden nieuwe keuringseisen voor elektronische veiligheidssystemen geïntroduceerd door gebruik van de elektronische voertuiginterface, voor controle van diagnostische foutcodes en softwareversies, en beschrijvingen en illustraties van waarschuwinglampjes of verklikkerlichten. Ook bevat het voorstel nieuwe emissietestmethoden voor ultrafijne deeltjes (PN) en stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) om voertuigen met een hoge uitstoot, waaronder voertuigen waarmee geknoeid is, te kunnen beoordelen. Voor wat betreft NO<sub>x</sub> krijgt de Commissie de bevoegdheid om deze methodes nader vast te stellen voor zowel benzine- als dieselveertuigen. De PN-meting voor dieselveertuigen wordt verplicht gesteld in de richtlijn, voor een PN-meting bij benzinevoertuigen is de Commissie eveneens bevoegd om specifieke methodes nader vast te stellen.

RSI's moeten nu al elke twee jaar aan de Commissie worden gerapporteerd; daar komt voortaan ook eens per drie jaar een rapportage van de APK bij. Het exacte format daarvoor wordt vastgesteld in een uitvoeringshandeling van de Commissie. Tenslotte is het in tijden van crisis zoals een pandemie mogelijk om APK-termijnen tijdelijk te verlengen.

Wat betreft de RSI's is de basisreikwijdte nu alleen van toepassing op zware bedrijfsvoertuigen. Dit wordt uitbereid naar lichte bedrijfsvoertuigen (cat. N1, tot 3500kg). Daarnaast introduceert het voorstel een nieuwe vorm van RSI's, specifiek voor emissies van luchtverontreinigende stoffen (o.a. NO<sub>x</sub> en PN) en geluid: naast de bestaande initiële en nadere technische controles beschrijft het voorstel controles waarbij de emissie op afstand wordt gemeten (*remote sensing*). Hierbij worden de uitlaatemissies of het geluid van rijdende voertuigen gescreend via specifieke vaste of mobiele apparatuur langs de kant van de weg of vanuit een rijdend voertuig (dit laatste wordt aangeduid als *plume chasing*). Waar de scope bij de bestaande RSI's beperkt blijft tot bedrijfsvoertuigen, verplicht het voorstel om deze *remote sensing* te verrichten op alle motorvoertuigen, dus ook personenauto's en motorfietsen. Er wordt eveneens een minimumdoelstelling aan gekoppeld: lidstaten moeten ieder jaar 30% van het geregistreerde voertuigbestand via deze techniek screenen op emissies en geluid.

Lidstaten worden verplicht om een voertuig aan een nadere controle te onderwerpen als er op basis van drie *remote sensing* controles in een periode van zes maanden het vermoeden is ontstaan dat de emissies of het geluid te hoog zijn. Deze controle kan plaatsvinden via een RSI direct volgend na een meting of via een controle in een keuringscentrum binnen vijftien dagen na de meting. Bij voertuigen die in het buitenland zijn geregistreerd zijn de lidstaten verplicht om de lidstaat van registratie van de metingen op de hoogte te stellen. Vervolgens dient de lidstaat van registratie de voertuighouder binnen vijfenveertig dagen na de notificatie te verzoeken om het voertuig aan te bieden in een keuringscentrum.

Voor wat betreft het totaal door de lidstaten uit te voeren RSI's voor zware bedrijfswagens - verandert het voorstel de EU-brede doelstelling, die per lidstaat naar rato gold, in een doelstelling voor een individuele lidstaat: een lidstaat moet ieder jaar ten minste 5% van de in eigen lidstaat geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen via een RSI inspecteren. Daarnaast wordt voor de lichte bedrijfswagens tot 3500kg (cat. N1) nog een specifiek controledoel van 2% per jaar voorgeschreven. Het voorstel verplicht ook de veiligheid van het vastzetten van de lading te controleren.

Verder zet het voorstel een stap naar het EU-breed gebruik van het elektronische APK-keuringsrapport door lidstaten te verplichten dit rapport in elektronische vorm te accepteren in geval van een RSI. Daarnaast dient de lidstaat ervoor te zorgen dat de bestuurder het opgestelde rapport van een APK of RSI in elektronische vorm ontvangt.

Het voorstel introduceert nieuwe verplichtingen voor lidstaten om data uit te wisselen rondom APK-keuringen en RSI's. De bevoegde autoriteiten worden verplicht om elkaar inzage te geven in data rondom de APK, zoals de registratiegegevens, de voertuiggegevens en het laatste APK-rapport van het voertuig. Daartoe moeten nationale voertuigregisters en APK-databases worden gekoppeld aan het Europese MOVE-HUB-platform. De gegevensuitwisseling omvat onder andere voertuigregistratiegegevens, informatie over de naleving van de APK, het laatste APK-rapport en – indien beschikbaar – het RSI-rapport.

Verder vereist het voorstel dat het onrechtmatig wijzigen of manipuleren van een onderdeel van het voertuig, waaronder het systeem om de uitstoot te beheersen, de uitlaat of veiligheid gerelateerde systemen worden beschouwd als een ernstige of gevaarlijke tekortkoming die door de lidstaten aan passende strafmaatregelen moet worden onderworpen.

*b) Impact assessment Commissie*

In de effectenbeoordeling van het totale pakket van de drie richtlijnen, heeft de Commissie verschillende beleidsopties en de impact daarvan onderzocht. In de effectenbeoordeling zijn vier beleidsopties onderzocht om de doelstellingen te verwezenlijken. De eerste optie betreft efficiënter gebruik van voertuiggegevens en afgifte van mobiele kentekenbewijzen. De tweede optie betreft effectievere technische controles met behulp van *remote sensing*. Deze beleidsoptie verplicht het volgende: het opstellen van een jaarlijkse emissietest voor lichte bedrijfsvoertuigen, de keuring van ladingzekerheid, en jaarlijkse periodieke technische controles voor voertuigen ouder dan 10 jaar. Deze beleidsoptie vergemakkelijkt het vrije verkeer van personen, omdat deze eist dat lidstaten de inschrijving van een voertuig dat door een andere lidstaat is afgegeven, het periodieke technische controlecertificaat erkent voor periode van maximaal zes maanden met de voorwaarde dat de volgende controle wordt uitgevoerd in de lidstaat van inschrijving. De derde beleidsoptie combineert de meeste maatregelen die staan in beleidsoptie een en twee. Deze beleidsoptie stelt daarnaast een aanvullende maatregel voor gegevensbeheer om procedures en middelen vast te stellen voor de toegang tot technische informatie van voertuigen. Ook stelt deze beleidsoptie voor om RSI's uit te voeren voor lichte bedrijfsvoertuigen en verplichte jaarlijkse periodieke technische controles voor voertuigen ouder dan 10 jaar. Beleidsoptie vier is de meest ambitieuze optie, omdat de harmonisatie van het toepassingsgebied en de methoden van technische controles en wederzijdse erkenning van periodieke technische controles nog verder gaat.

De Commissie heeft de voorkeur gegeven aan beleidsoptie drie omdat deze optie het meest effectief wordt geacht om de beoogde beleidsdoelstellingen te verwezenlijken, een hoge efficiëntie kent en hoge nettovoordelen biedt bij het realiseren van deze doelstellingen, waaronder die op verkeersveiligheid en

milieu. Daarnaast is deze beleidsoptie voor de Commissie coherent en evenredig met de doelstellingen en sluit het aan bij bestaand beleid van de lidstaten.

### **3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel**

#### *a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

Het bestaande kabinetsbeleid ten aanzien van APK-keuringen en RSI's gaat er van uit dat een herziening van de betreffende richtlijnen noodzakelijk is om te kunnen anticiperen op technologische ontwikkelingen, zoals geavanceerde rijhulpsystemen, maar ook de verduurzaming van het wagenpark.

Voertuiginspecties en -keuringen moeten beter ingericht worden om manipulatie van emissie- of veiligheidssystemen te kunnen ontdekken. Ook ziet het kabinet dat er maatregelen nodig zijn om bij het herregistratieproces de transparantie te bevorderen, waardoor fraude kan worden voorkomen en administratieve lasten kunnen worden verminderend. Daarnaast is de aansluiting van de APK-richtlijn en de RSI-richtlijn op andere Europese wetgeving op dit moment niet optimaal, zoals de verordening over de algemene veiligheid van voertuigen<sup>1</sup>, waarin nieuwe eisen zijn opgenomen voor veiligheidsfuncties in auto's. Maar ook de nieuwe Euro 7 verordening en wijzigingen in de *Triple R* richtlijn<sup>2</sup> geven aanleiding tot de herijking van hoe we omgaan met de verantwoordelijkheden voor het voertuig gedurende de levensloop hiervan en de borging van deze verantwoordelijkheden in een alomvattend test- en toezichtstelsel.

Het kabinet ziet verder dat de transitie naar emissievrije voertuigen en het halen van de klimaatdoelen voor mobiliteit hand in hand gaan met voertuigautomatisering en digitalisering. Daarom zet het kabinet in op schone, slimme en veilige mobiliteit. Het stellen van de juiste randvoorwaarden is hiervoor noodzakelijk. Zo moeten de risico's voor de nationale veiligheid en het borgen van privacy van burgers meegewogen worden. Daarnaast zet het kabinet zich ten algemene in voor versterking van de Europese interne markt en het vrij verkeer binnen de interne markt.<sup>3</sup>

Het vorige kabinet had de Kamer met een Kamerbrief op 4 november 2022 geïnformeerd over de Nederlandse positie over de toekomst van het

---

<sup>1</sup> Verordening 2019/2144

<sup>2</sup> [eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0451](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0451)

<sup>3</sup> Zie Kamerstuk 22112, nr. 3437 voor de kabinetsbrede interne-markttactieagenda.

Roadworthiness Package met een *Position Paper*<sup>4</sup>. Daarin is de Kamer ook geïnformeerd over de mogelijke inhoud van de herziening en welke richtlijnen het betreft. De visie op de aanleiding voor een herziening van de betreffende richtlijnen, zoals die in deze kamerbrief wordt geschetst, heeft onder het nieuwe kabinet geen wijziging ondergaan.

*b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel*

Het kabinet verwelkomt de doelstelling van de Commissie om met dit pakket zowel de verkeersveiligheid te verbeteren als duurzame mobiliteit binnen de EU te bevorderen en daarmee aan te sluiten op andere voertuigregulering. Het kabinet is voorstander van samenhangende Europese voertuigwetgeving op basis van *lifetime compliance*, en van ontwerp tot eindverwerking van het voertuig. Dit vereist een voortdurende koppeling tussen fabrikanten, autoriteiten, reparatie- en onderhoudsmarkt en voertuigeigenaren gedurende de gehele levenscyclus van het voertuig om ervoor te zorgen dat het emissie- en veiligheidscontrolesysteem de gehele levensduur meegaat. Wel is het kabinet van mening dat de introductie van eventuele nieuwe testmethoden en de toevoeging van voertuigcategorieën moeten bijdragen aan voertuigveiligheid en eenvoudig, betaalbaar en effectief zijn voor burgers, bedrijven en uitvoerende instanties. Hier is sprake van minimumharmonisatie en niet van maximumharmonisatie. Hieronder wordt deze per maatregel toegelicht.

In het voorstel wordt de mogelijkheid om motorfietsen vrij te stellen van de APK geschrapt. Volgens de Commissie heeft een APK voor motorfietsen duidelijke voordelen voor de verkeersveiligheid, met als onderbouwing dat veel lidstaten inmiddels een APK voor deze categorie hebben. Het kabinet is echter van mening dat er geen aanleiding is om APK in te voeren voor motorfietsen en dat er betere manieren zijn om de verkeersveiligheid voor motorfietsen te borgen. Zo heeft het kabinet bijvoorbeeld sinds 2011, in samenwerking met een brede groep stakeholders rond motorrijden, twee Actieplannen Verbetering Verkeersveiligheid Motorrijders (AVVM 1 en 2) opgesteld en uitgevoerd. Deze plannen zijn recentelijk geëvalueerd in de evaluatie Tweede Actieplan<sup>5</sup>. Hieruit blijkt dat het aantal motorfietsen en motorrijders de afgelopen jaren is toegenomen.

---

<sup>4</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/12/19/2022296562-2-netherlands-position-paper-roadworthiness-package-rwp>

<sup>5</sup> Evaluatie Tweede Actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders (Arcadis) - Europese Berichtgeving Eerste Kamer

Tegelijkertijd is het aantal fatale ongevallen met motorfietsen gelijk gebleven. Bovendien blijkt uit onderzoek van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)<sup>6</sup> dat de staat van de motor en de weg slechts in een klein deel van de motorongevallen een aanwijsbare rol speelt. Uit het onderzoek blijkt dat het merendeel van de motorongevallen wordt veroorzaakt door menselijke factoren zoals voorrangsfouten en het verliezen van de macht over het stuur. Dus niet door technische gebreken aan het voertuig. De invoering van APK voor motorfietsen betekent voor de kentekenhouders een administratieve last en brengt kosten met zich mee voor kentekenhouders en de branche. Dit betreffen kosten waar consumenten geen rekening mee hebben gehouden bij aanschaf. Kosten naderhand automatisch toerekenen kan zorgen voor onbetrouwbaar bestuur.

Het kabinet is van mening dat bij de beoordeling van ADAS (*Advanced Driver Assistance Systems*, ofwel rijhulpsystemen) onderscheid gemaakt moet worden tussen veiligheid kritische systemen, die verplicht zijn gesteld in de GSR (*General Safety Regulation*) en niet uitgeschakeld kunnen worden door de bestuurder, en uitschakelbare systemen. Voor niet uitschakelbare systemen biedt APK de mogelijkheid om te controleren of de eigenaar deze veiligheidssystemen in de juiste staat houdt bijvoorbeeld door visuele controle van de sensoren, eventueel aangevuld met uitlezen van data zoals foutcodes. Het kabinet ziet veiligheidssystemen die uitschakelbaar zijn als optioneel controlepunt in de APK. Daarom is het kabinet kritisch op dit onderdeel van het voorstel.

Het is belangrijk dat de digitale gegevens die nodig zijn voor de uitvoering van een APK op een praktische manier toegankelijk en kosteloos beschikbaar worden gesteld voor instanties zoals de RDW en gemachtigde particuliere instanties die hun wettelijke taken uitvoeren, waarbij de persoonsgegevens op passende wijze worden beschermd. Op het beschikbaar stellen van de benodigde data moet toegezien en gehandhaafd worden richting voertuigfabrikanten.

Het kabinet juicht nieuwe APK-eisen voor elektrische voertuigen toe wanneer dit de veiligheid ten goede komt. Deze eisen moeten wel eenvoudig te controleren zijn tijdens de APK en niet tot onnodig hoge kosten leiden. Het kabinet is geen

---

<sup>6</sup> SWOV (2017). *Motorrijders*. SWOV-factsheet, april 2017. SWOV, Den Haag.

voorzitter van het opnemen van de laadkabel in de APK-eisen aangezien deze geen onderdeel is van het voertuig in de typegoedkeuring. De laadkabel hoeft ook niet altijd aanwezig te zijn in het voertuig wat complicaties geeft bij verplichte controle in de APK.

Het kabinet is in beginsel positief over het mogelijk gebruik maken van controles of elektronische aspecten van het voertuig in de APK. Hiervoor is een duidelijk norm voor de beschikbaarheid van voertuigdata nodig. Deze moet worden opgenomen in typegoedkeuringseisen als basis voor voertuigontwikkeling zodat dit bij APK kan worden uitgelezen met een interface.

De verregaande verplichtingen voor lidstaten om voertuigdata uit te wisselen kunnen relatief hoge kosten met zich meebrengen bij uitvoeringsorganisaties. Deze zullen eerst in kaart moeten worden gebracht en zorgvuldig afgewogen moeten worden. Daarnaast is het van belang dat dit geen ingrijpende systeemherziening met zich meebrengt voor het Nederlandse voertuigregister. Ook moeten risico's rondom privacy en informatiebescherming goed in kaart worden gebracht. De internationale gegevensuitwisseling dient plaats te vinden via de bewezen uitwisselingssystematiek van EUCARIS, waarin bestaande services en technische infrastructuur hergebruikt kunnen worden. Het kabinet is geen voorstander van de introductie van een ander platform zoals MOVE-HUB.

Het kabinet is daarnaast voorstander van invoering van controles van roetfilters van dieselauto's met PN-meetsystemen. In het voorstel wordt hiervoor verwezen naar de Aanbeveling van de Commissie (EU) 2023/688 van 20 maart 2023 betreffende de controle van roetfilters van dieselauto's met een deeltjesteller. Aangezien deze aanbeveling voldoende handvatten biedt voor een harmonisatie van deze nieuwe testmethode binnen de EU, kan het gebruik van dit kader worden ondersteund.

Het kabinet staat kritisch ten opzichte van het na het eerste jaar al keuren van N1 voertuigen (bestelauto's) op hun uitstoot. De verwachte milieuwinst van deze maatregel lijkt beperkt omdat er in de eerste jaren geen defecten aan het emissiesysteem zijn te verwachten terwijl dit wel gevolgen voor de regeldruk met zich meebrengt.

Hoewel moderne dieselloftuigen minder vervuilende stoffen uitstoten dan oudere voertuigen, kunnen ze onderhevig zijn aan defecten, manipulatie, tuning of storingen waardoor de uitstoot kan toenemen. Recente onderzoeken tonen aan dat controle op NO<sub>x</sub>-uitstoot en correcte werking van betrokken emissiesystemen mogelijk is. De in het voorstel opgenomen NO<sub>x</sub>-methode voor de APK, waarbij een opwarmrit op de weg noodzakelijk is in verband met de conditionering van het voertuig past niet binnen de huidige APK-systematiek van veel lidstaten. Het kabinet wil daarom dat als alternatief de mogelijkheden worden onderzocht voor het beoordelen van NO<sub>x</sub> via het OBD-systeem en/of voertuigdata van de fabrikant. Voor RSI's is een aparte NO<sub>x</sub>-test aan de uitlaat waarbij het voertuig opgewarmd moet zijn, mogelijk wel toepasbaar.

In verband met verschillen in nationale vereisten is het kabinet voorstander van wederzijdse erkenning van het uitvoeren van de APK in een andere lidstaat op basis van bilaterale overeenkomsten. Dit zou lidstaten in staat stellen overeenkomsten te sluiten met lidstaten met vergelijkbare nationale vereisten. De verplichting om M1 voertuigen in het buitenland te mogen keuren heeft gevolgen voor het aantal keuringen, het Nederlandse kentekenregister en de gegevensuitwisseling met andere lidstaten. Het kabinet heeft vragen over de nut en noodzaak van het delen van deze gegevens.

Ten aanzien van de verplichte registratie en uitwisseling van kilometerstanden onderschrijft het kabinet de ambitie om tellerfraude Europees aan te pakken. Nederland is samen met België al jaren voorloper op dit vlak en zou graag zien dat die succesvolle fraudeaanpak voor heel Europe gaat werken. Wel stelt het kabinet vragen bij het voorstel voor de verplichte geautomatiseerde aanlevering van tellerstanden door autofabrikanten, onder andere over de doelmatigheid en privacybescherming. Daarnaast heeft de uitbreiding naar de registratie van tellerstanden door elke dienstverlener, in plaats van alleen door de RDW-erkende bedrijven, consequenties voor het Nederlandse systeem, en dus de Nederlandse dienstverleners. Zo zal de uitbreiding naar de registratie van tellerstanden door elke dienstverlener, in plaats van alleen door RDW-erkende bedrijven, mogelijk ingewikkelde uitvoeringsvraagstukken met zich meebrengen.

Het kabinet steunt de elektronische uitwisseling en opslag van gegevens met betrekking tot RSI's. Hierbij is het belangrijk dat aandacht is voor

privacybescherming, de juridische basis voor het delen van gegevens en de voorwaarden daarbij, bijvoorbeeld de in acht te nemen bewaartermijn. Specifiek bij de elektronische opslag van RSI-rapporten in nationale databases en de verstrekking van elektronische toegang tot RSI-gegevens aan RSI-autoriteiten in andere lidstaten door nationale databases met elkaar te verbinden. Het kabinet steunt ook opvolging in de lidstaten van registratie in het geval van een melding die is ontvangen na een verbod of schorsing in het buitenland. Dit omvat elektronische opslag en uitwisseling van RSI-informatie over geconstateerde gevaarlijke gebreken of gebreken die hebben geleid tot een verbod op het gebruik van het voertuig. Daarbij hoort ook de informatie welke vervolgmaatregelen er zijn ingesteld. Naast de registratie van een verbod of schorsing, ziet het kabinet ook meerwaarde in de registratie of een voertuig is geïdentificeerd als autowrak. Autowrakken mogen onder de nieuwe Circulaire Voertuigen Verordening beperkt worden verhandeld en geëxporteerd, de registratie van een dergelijke autowrak status zal het handhaven van de consequenties vereenvoudigen.

Het kabinet staat zeer kritisch tegenover het voorstel om verplicht minimaal 30% van het totale voertuigpark te controleren met technieken waarbij uitlaatemissies en geluid op afstand worden gemeten (*remote sensing*). De Commissie stelt voor dat voertuigen die bij deze controles als voertuig met een hoge uitstoot worden aangemerkt (*high emitter*) een extra APK-emissiecontrole ondergaan. De emissies van auto's worden echter al binnen de bestaande APK getest. Verbetering van deze test behoort tot de mogelijkheden. De controles op afstand zullen aanzienlijke investeringen in meet- en detectiesystemen met zich meebrengen evenals een flinke stijging is het aantal keuringen. Daarnaast vereisen deze keuringen ook extra personele inzet om de betreffende systemen te bedienen en de data te verwerken.

Het kabinet ondersteunt het voorstel om het vastzetten van de lading tot een verplicht onderdeel te maken van controles langs de weg, maar wenst wel eerst een nadere analyse te maken van de uitvoeringskosten van dit onderdeel tegenover de te verwachten veiligheidswinst. Voor de betrokken handhavingsinstanties betekent dit veel extra kosten voor de opleiding van medewerkers en de inzet van extra handhavingscapaciteit. Dit is niet mogelijk met de huidige capaciteit.

### *c) Eerste inschatting van krachtenveld*

Het pakket wordt verwelkomd door een grote groep lidstaten. Deze groep kan zich in beginsel scharen achter de doelstellingen van het pakket: het verbeteren van verkeersveiligheid, het bevorderen van schone lucht en het verhogen van de technische betrouwbaarheid van voertuigen. Een belangrijk punt van zorg voor veel lidstaten is de financiële en praktische impact van dit pakket voor burgers en bedrijven. Daarnaast zijn er zorgen over de toepassing van *remote sensing*. Sinds de vorige herziening hebben veel lidstaten een APK voor motorfietsen ingesteld. Het is goed om hier rekening mee te houden aangezien Nederland voorstander is van het behouden van de uitzonderingsmogelijkheid. De presentatie van het voorstel in het Europees Parlement leidde tot gemene reacties van de fracties, waarbij vooral aandacht uitging naar de keuringsfrequentie van oudere voertuigen vanuit het perspectief van de burger.

## **4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit**

### *a) Bevoegdheid*

Als onderdeel van de toets of de EU mag optreden conform de EU-verdragen toetst het kabinet of de EU handelt binnen de grenzen van de bevoegdheden die haar door de lidstaten in de EU-verdragen zijn toegedeeld om de daarin bepaalde doelstellingen te verwezenlijken. Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de bevoegdheid is positief. Het voorstel is gebaseerd op artikel 91, lid 1 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Dit artikel geeft de EU de bevoegdheid om, met inachtneming van de bijzondere aspecten van vervoer, bepalingen vast te stellen voor een gemeenschappelijk vervoerbeleid. Het kabinet kan zich vinden in deze rechtsgrondslag, omdat het bijdraagt aan vrij verkeer van goederen, diensten en personen, het creëren van een gelijk speelveld door gemeenschappelijke standaarden, en een verbeterde veiligheid door betere handhaving en controle op de staat van voertuigen. Op het terrein van vervoer is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten op grond van artikel 4 VWEU, lid 2, sub g, VWEU.

### *b) Subsidiariteit*

Als onderdeel van de toets of de EU mag optreden conform de EU-verdragen toetst het kabinet de subsidiariteit van het optreden van de Commissie. Dit houdt in dat het kabinet op de gebieden die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen of wanneer sprake is van een voorstel dat gezien zijn aard enkel door de EU kan worden uitgeoefend, toetst of het overwogen optreden niet voldoende door de lidstaten op centraal, regionaal of lokaal niveau kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang of de gevolgen van het overwogen optreden beter door de Unie kan worden bereikt (het subsidiariteitsbeginsel). Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de subsidiariteit is positief. Het voorstel heeft tot doel de verkeersveiligheid in de EU te verbeteren, bij te dragen aan duurzame mobiliteit en het vrije verkeer van personen, diensten en goederen in de EU. Aangezien het wegvervoer en de auto-industrie internationale sectoren zijn en een minimumniveau van harmonisatie bij het testen van voertuigen en oplossingen voor de uitwisseling van voertuiggegevens tussen lidstaten effectiever is dan ongecoördineerde nationale oplossingen kan dit onvoldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt. Daarom is een EU-aanpak wenselijk. Daarnaast draagt het voorstel bij aan een beter functioneren van de interne markt, omdat voertuigen aan vergelijkbare testen worden onderworpen en bedrijven aan vergelijkbare minimumeisen moeten voldoen, vergelijkbare tekstomstandigheden hebben en vergelijkbare kosten zullen hebben. Hierdoor wordt het gelijk speelveld op het terrein van vervoer verbeterd en worden belemmeringen op de interne markt voor het vrije verkeer van personen en goederen weggenomen. Om die reden is optreden op het niveau van de EU gerechtvaardigd.

### *c) Proportionaliteit*

Als onderdeel van de toets of de EU mag optreden conform de EU-verdragen toetst het kabinet of de inhoud en vorm van het optreden van de Unie niet verder gaan dan wat nodig is om de doelstellingen van de EU-verdragen te verwezenlijken (het proportionaliteitsbeginsel). Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de proportionaliteit is in beginsel positief, met kanttekeningen en aandachtspunten bij een aantal afzonderlijke maatregelen. Het voorstel heeft tot doel de verkeersveiligheid in de EU te verbeteren, bij te dragen aan duurzame mobiliteit en het vrije verkeer van personen en goederen in de EU. Het voorgestelde optreden is in het algemeen geschikt om deze doelstelling te bereiken, omdat de reikwijdte van het voorstel beperkt is tot wat het best op EU-

niveau kan worden bereikt om de testmethoden en het toepassingsgebied te harmoniseren. Anderzijds stelt het kabinet na een eerste beoordeling vast dat een aantal aangekondigde maatregelen niet in verhouding lijken te staan tot de doelen van het voorstel op het gebied van verkeersveiligheid en milieu. Met verwijzing naar de afwegingen hierboven in onderdeel 3b geldt dit voor de APK voor motorfietsen, de keuring van uitschakelbare ADAS-systemen bij de APK, de verplichting om N1-voertuigen (bestelauto's) al vanaf het eerste jaar een emissietest te laten ondergaan, de verplichting om met een voertuig een opwarmrit op de weg te maken voor een APK-emissietest en de vergaande verplichtingen om voertuigdata uit te wisselen. Daarnaast geldt dit in het bijzonder voor de inzet van *remote sensing*, waarover het kabinet van oordeel is dat het na te streven doel beter bereikt kan worden via de inzet van emissietesten bij de APK, gezien de verwachte kosten van dit instrument voor monitoringsinstallaties en personele handhavingscapaciteit. Vanwege dit minder ingrijpende en efficiëntere alternatief wordt deze *remote sensing* maatregel daarom niet geschikt geacht.

## **5. Financiële consequenties, gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten**

### *a) Consequenties EU-begroting*

Het voorstel kan volledig worden gefinancierd doorerschikking binnen de relevante categorie van het meerjarig financieel kader (MFK). Het voorstel voorziet niet in cofinanciering door derden.

De kosten in het kader van het MFK 2021-2027 zijn 0,438 miljoen euro, waarvan het volledige bedrag in 2027. 2027 is het jaar waarin de uitvoering van het voorstel/initiatief van start gaat. Hiervan is 0,250 miljoen euro administratieve kosten onder de kop *Single market, Innovation, and Digital*, en 0,188 miljoen euro voor personeelszaken/capaciteit. Voor de daaropvolgende jaren worden de lopende aanpassingskosten geraamd op 0,05 miljoen euro, zonder vooruit te lopen op het volgende MFK. Het kabinet wil niet vooruit lopen op de integrale afweging van middelen na 2027. Daarnaast moet de ontwikkeling van de administratieve uitgaven in lijn zijn met de ER-conclusies van juli 2020 over het MFK-akkoord. Het kabinet is kritisch over de stijging van de kosten ter dekking van het aantal werknemers binnen de Commissie (DG MOVE) die begroot is ten aanzien van dit voorstel.

*b) Financiële consequenties (incl. personele) voor Rijksoverheid en/ of medeoverheden*

De impact assessment van de Commissie doet een uitspraak over de te verwachten kosten in de lidstaten. Zo worden de administratieve kosten weergegeven voor keuringsinstanties en fabrikanten om *data governance* op te zetten. Het gaat om 218 miljoen euro in 2026. Daarna 51,9 miljoen euro per jaar ten op zichten van het basisjaar. Nationale budgettaire gevolgen dienen ingepast te worden op de begroting van het beleidsverantwoordelijk departement, conform de regels van de budgetdiscipline. Daarbij dient ook rekening gehouden te worden met eventuele budgettaire gevolgen voor medeoverheden.

Daarnaast worden naar verwachting kosten verminderd doordat er minder verkeersdoden en -slachtoffers zullen vallen. Tevens zal het voorstel bijdragen aan duurzame mobiliteit door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en geluid te verminderen. Dit zal leiden tot een vermindering van de externe kosten van deze emissies.

Aan de hand van een eerste analyse door de voornaamste betrokken uitvoeringsorganisaties, de RDW en de politie, kunnen vooralsnog een aantal kostenposten kwalitatief worden benoemd. Tijdens de behandeling van het voorstel zullen deze verder worden ingevuld en zullen de hieronder benoemde kostenposten verder worden uitgewerkt. Afhankelijk van de impact van deze gevolgen is het kabinet kritisch op het voorstel. Het kabinet zal er bij de Commissie op aandringen dat de kosten tijdig inzichtelijk worden gemaakt. Een belangrijke post voor de overheid wordt gevormd door de kosten van de uitbreiding van de RSI's naar lichte bedrijfsvoertuigen, gekoppeld aan het controledoel van 2% van deze voertuigen per jaar. Daarnaast zal de verplichte meting 30% van alle voertuigen via *remote sensing* een aanzienlijke kostenpost voor de overheid vormen, vanwege de aanschaf van de benodigde meetapparatuur, de bemensing van de extra controles en de verwerking van de datastromen die hiermee gepaard gaan. De controles langs de weg worden uitgevoerd door politie waarbij de RDW technische ondersteuning biedt. Een andere kostenpost bij de RDW zal voortkomen uit het verder digitaliseren van de documentenstroom rond de APK-keuringen en de RSI's. Toename in het aantal keuringen, daarmee samenhangende groei in steekproeven, en het beoordelen van buitenlandse voertuigen hebben consequenties voor de RDW.

*c) Financiële consequenties en gevolgen voor regeldruk voor bedrijfsleven en burger*

Dit voorstel heeft gevolgen voor bedrijfsleven en burgers, vanwege het moeten voldoen aan meer verplichtingen voor keuringen en mogelijk hogere tarieven hiervoor. Het APK-stelsel is in beginsel tarief gestuurd, zodat de kosten van wijzigingen in de APK-procedures of -eisen voor het grootste deel aan de betrokken voertuigeigenaren zullen worden doorberekend of doorbelast.

De Impact Assessment van het voorstel door de Commissie spreekt zich vooral op geaggregeerd niveau uit over de regeldruk. Het kabinet had graag meer specifieke informatie over de implicaties voor de regeldruk gezien. Het kabinet zal daarom vragen om meer duidelijkheid over de regeldruk van de afzonderlijke maatregelen bij de verdere behandeling van het voorstel. De volgende kosten en lasten zijn globaal te identificeren maar zullen nader uitgewerkt moeten worden in o.a. een uitvoeringstoets:

- ☐ Eigenaren van motorfietsen zullen met APK-keuringen worden geconfronteerd.
- ☐ Eigenaren van lichte bedrijfsvoertuigen (cat. N1) kunnen met RSI's worden geconfronteerd.
- ☐ Eigenaren van lichte bedrijfsvoertuigen (cat. N1) krijgen te maken met een jaarlijkse emissietest, beginnend vanaf een jaar na eerste registratie.
- ☐ Alle voertuigeigenaren krijgen te maken met *remote sensing* voor uitlaatemissies en geluid wat kan leiden tot extra RSI's en keuringen bij keuringscentra.
- ☐ De verplichting om de kilometerstand van voertuigen te registreren in het kentekenregister of in een database wordt uitgebreid van APK-keuringsinstanties naar elke dienstverlener die tegen betaling reparaties of onderhoud uitvoert aan een voertuig.
- ☐ Fabrikanten van geconnecteerde voertuigen zijn verplicht om iedere drie maanden de kilometerstand door te geven aan de autoriteiten.
- ☐ Voor fabrikanten van alle voertuigen geldt dat zij de technische informatie die nodig is voor keuringen aan de autoriteiten in de lidstaten ter beschikking moeten stellen.

- APK keuringscentra zullen moeten investeren in nieuwe testapparatuur en technisch personeel in verband met de nieuwe meetmethodes voor emissies-, veiligheid, geluid en elektrische voertuigen.
- In het algemeen zullen voertuigeigenaren worden geconfronteerd met hogere tarieven voor de APK-keuringen vanwege de invoering van nieuwe meetmethoden.

*d) Gevolgen voor concurrentiekracht en geopolitieke aspecten*

De richtlijn zal bijdragen aan een betere werking van de interne markt omdat meer geharmoniseerde oplossingen tot minder versnippering in veiligheids- en milieupresentaties van voertuigen leidt. Een gelijk speelveld wordt hiermee verbeterd en belemmeringen op de interne markt voor het vrije verkeer van personen, diensten en goederen worden weggenomen. Dit draagt bij aan de concurrentiekracht van de EU.

## **6. Implicaties juridisch**

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

Het voorstel is in beginsel goed om te zetten naar de nationale regelgeving, maar op onderdelen zullen zich nog uitwerkingsvragen voordoen. Het voorstel bevat een verplichting richting de lidstaat, namelijk het driejaarlijks rapporteren over de nationale voortgang van de implementatie. Het voorstel past binnen de lijn: decentraal wat kan, centraal wat moet. Er zijn daarnaast interbestuurlijke afspraken tussen de rijksoverheid en medeoverheden nodig betreffende samenwerking.

*b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan*  
 Artikel 17 van de richtlijn 2014/45 wordt aangepast. Deze bepaling legt vast welke gedelegeerde handelingen de Commissie mag vaststellen. Er wordt dus geen nieuwe bevoegdheid gecreëerd om gedelegeerde handelingen vast te stellen, maar de inhoud van de reeds bestaande bevoegdheid wordt op bepaalde punten gewijzigd. De huidige gedelegeerde handelingen in dit artikel betreffen de benamingen van voertuigcategorieën, de controlemethoden in bijlage I, punt 3, en een aantal andere elementen van bijlage I, punt 3 (lijst van te controleren punten, de methoden, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van

gebreken). Het voorstel doet een redactionele aanpassing van deze punten en voegt hier een punt aan toe, namelijk het specificeren van de methoden voor het meten van fijnstof (PN) en stikstofoxide (NOx) bij bepaalde typen motoren.

Artikel 21 van richtlijn 2014/47 legt vast welke gedelegeerde handelingen de Commissie mag vaststellen. Ook dit artikel wordt gewijzigd en daarnaast worden er twee delegatiebevoegdheden aan toegevoegd. De huidige bevoegdheid betreft dezelfde items zoals hierboven beschreven bij artikel 17 van richtlijn 2014/45. De eerste bevoegdheid die wordt toegevoegd betreft het kunnen vaststellen van gemeenschappelijke limieten voor uitlaatemissies of geluid, of beide, om de zogenaamde 'voertuigen met een hoge emissie' te kunnen identificeren bij *remote sensing*. De andere bevoegdheid betreft het specificeren van methoden voor het meten van fijnstof (PN) en stikstofoxide (NOx) bij bepaalde typen motoren.

Delegatie naar de Commissie is mogelijk, omdat de delegatiebevoegdheid niet ziet op essentiële onderdelen van de basishandeling betreffen. De toekenning van delegatiebevoegdheden ligt ook voor de hand, omdat het gaat om bevoegdheden tot wijziging (actualisering) van de richtlijnen. Toekenning van deze bevoegdheden acht het kabinet wenselijk, omdat hiermee niet de gewone wetgevingsprocedure hoeft te worden belast, waardoor de benodigde snelheid voor de aanpassing van de richtlijnen naar aanleiding van nieuwe ontwikkelingen mogelijk wordt gemaakt.

Artikel 18 van richtlijn 2014/45 en artikel 22 van richtlijn 2014/47 bakenen de gedelegeerde bevoegdheid procedureel af overeenkomstig de afspraken uit het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 tussen het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie over beter wetgeven. De gedelegeerde bevoegdheid geldt voor een periode van vijf jaar met stilzwijgende verlenging, waarbij het Europees Parlement en de Raad een intrekingsrecht en een recht van bezwaar hebben. Deze artikelen worden niet gewijzigd

Daarnaast kent het voorstel diverse uitvoeringsbevoegdheden toe aan de Commissie.

Richtlijn 2014/45:

- Artikel 4 wordt vervangen; in lid 5 van het nieuw voorgestelde artikel worden uitvoeringsbevoegdheden toegekend (onderzoeksprocedure). Het betreft hier de specificaties van de technische informatie die nodig is voor het keuren van voertuigen, het gebruik van de aanbevolen keuringsmethoden, en nadere regels voor het format van de data en voor de procedures voor de toegang tot de relevante technische informatie.
- Artikel 8 wordt vervangen; in lid 2 en in lid 9 van het nieuw voorgestelde artikel worden uitvoeringsbevoegdheden toegekend (onderzoeksprocedure). Het gaat hier om technische specificaties en regels betreffende de veilige afgifte en certificering van technische certificaten, het waarborgen van de bescherming en de veiligheid van persoonsgegevens, een gemeenschappelijke datastructuur voor technische certificaten, de uitgifte van barcodes of QR-codes, en de notificatie van vertrouwde uitgevers van technische certificaten.
- Artikel 16 wordt vervangen; in het nieuwe lid 2 worden uitvoeringsbevoegdheden toegekend (onderzoeksprocedure). Het gaat hier om de voorzieningen voor de implementatie van het MOVE-HUB-systeem voor data-uitwisseling, en om minimumbepalingen voor het format en de inhoud van de door de lidstaten uit te wisselen data over APK-keuringen.
- In nieuw artikel 20a worden uitvoeringsbevoegdheden toegekend in lid 2 (onderzoeksprocedure). Het gaat hier om het vaststellen van het dataformat dat de lidstaten moeten gebruiken om te voldoen aan de informatieverplichtingen inzake de gehouden inspecties.

#### Richtlijn 2014/47:

- Artikel 18 lid 1 wordt vervangen. Hier zat al een uitvoeringsbevoegdheid in; die verandert niet. Het gaat hier om regels voor het notificeren van voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken bij het contactpunt van de lidstaat van registratie.
- Een nieuw artikel 18a kent uitvoeringsbevoegdheden toe in lid 2 (onderzoeksprocedure). Het gaat hier om de voorzieningen voor de implementatie van het MOVE-HUB-systeem voor data-uitwisseling, en om minimumbepalingen voor het format en de inhoud van de door de lidstaten uit te wisselen data over RSI's.

- Artikel 20 wordt vervangen; in lid 2 worden uitvoeringsbevoegdheden toegekend (onderzoeksprocedure). Het gaat hier om het vaststellen van het dataformat dat de lidstaten moeten gebruiken om te voldoen aan de informatieverplichting inzake de uitgevoerde RSI's.

Het kabinet kan instemmen met de toekenning van deze uitvoeringsbevoegdheden. In de uitvoeringshandelingen zullen geen essentiële onderdelen van de richtlijnen geregeld worden. De toekenning van uitvoeringsbevoegdheden is daarmee mogelijk. Daarnaast ligt de keuze voor uitvoeringshandelingen voor de hand, aangezien de handelingen gericht zijn op uitvoering van de richtlijnen volgens eenvormige voorwaarden. De toekenning van deze uitvoeringsbevoegdheden is ook wenselijk, omdat hiermee niet de gewone wetgevingsprocedure hoeft te worden belast waardoor de benodigde snelheid voor de uitvoering van de richtlijnen kan worden geborgd. De uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de onderzoeksprocedure (artikel 5 van Verordening 182/2011<sup>7</sup>). Aangezien het hier gaat om onderwerpen op het gebied van (verkeers)veiligheid en milieu acht het kabinet dit de passende procedure.

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

De richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding aan deze richtlijn te voldoen. De lidstaten delen de Commissie uiterlijk op de datum van omzetting de namen en de contactgegevens van hun nationale contactpunten mee en stellen haar onverwijld in kennis van eventuele wijzigingen daarin. Op dit moment zijn er nog geen signalen dat deze termijn niet haalbaar zou zijn.

- d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

---

<sup>7</sup> Verordening (EU) Nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren.

Vijf jaar nadat de herziene wetgeving is toegepast, moeten de diensten van de Commissie een evaluatie uitvoeren om na te gaan in hoeverre de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt. Dit acht het kabinet wenselijk vanwege technologische ontwikkelingen en voor stroomlijning met ontwikkelingen in gerelateerde wetgeving op het gebied van veiligheid en duurzaamheid in het vervoer.

e) Constitutionele toets  
Niet van toepassing.

## **7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving**

### *a)* Uitvoerbaarheid

Het kabinet kijkt kritisch naar de aanzienlijke uitvoeringslast die het commissievoorstel met zich mee brengt. De in het voorstel opgenomen doelstellingen hebben een veel bredere scope dan de eerdere richtlijn en staan vanwege de kwantitatieve aard op gespannen voet met de ambitie om toezicht en handhaving te richten op de grootste risico's en het aanpakken bij de bron. Het uitvoeren van *remote sensing* bij 30% van de genoemde voertuig categorieën zal tot veel extra kosten leiden. Dit systeem moet worden ingekocht en op de weg geplaatst worden. Daarnaast zullen meer voertuigen gecontroleerd moeten worden met een RSI, waarbij er tevens aansluitende (data)verificatie dient plaats te vinden en er in bepaalde gevallen voertuigen direct van de weg gehaald moeten worden. Dit zal ook extra kosten met zich meebrengen omdat dit extra capaciteit vereist bij de politie.

Naast dat bezwaren vanuit de sector verwacht worden, zal dit ook een grote investering op capaciteit, kennis (van de Normen) voor de politie en opleiding/kennis van RDW medewerkers vergen. Dit is op basis van de huidige capaciteit is het niet uitvoerbaar.

Bovendien dient te worden opgemerkt dat de nieuwe verplichting in artikel 4, lid 4, om kilometergegevens beschikbaar te stellen aan het CBS voor het CBS uitvoeringsimplicaties heeft. Omdat het voorstel slechts een algemene verplichting creëert voor uitwisseling van gegevens zijn de exacte gevolgen niet in te schatten. Het kabinet zal verduidelijking vragen bij de Commissie over deze implicaties.

#### b) Handhaafbaarheid

De wijzigingen in het voorstel zijn grotendeels handhaafbaar, maar het kabinet heeft op dit moment twijfels bij de technische uitvoerbaarheid en de betrouwbaarheid van *remote sensing*, en daarmee aan het gebruik ervan in de handhaving. Met verwijzing naar wat hierboven is opgemerkt bij de afzonderlijke onderdelen is er een forse extra inzet van handhavingsinstanties noodzakelijk. Deze knelpunten zullen naar verwachting vooral gaan spelen bij de onderdelen *remote sensing* en het vastzetten van de lading.

### **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Er zijn geen verwachte implicaties voor ontwikkelingslanden, anders dan implicaties voor derde landen in het algemeen.