
Vergaderjaar 2010–2011

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1061

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 september 2010

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij het fiche «verordening goedkeuring landbouw- en bosbouwvoertuigen» aan te bieden dat werd opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

De minister van Buitenlandse Zaken,
M. J. M. Verhagen

Fiche verordening goedkeuring landbouw- en bosbouwvoertuigen

1. Algemene gegevens

Titel voorstel: Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de goedkeuring van landbouw- en bosbouwvoertuigen

Datum Commissiedocument: 23 juli 2010

Nr. Commissiedocument: COM(2010)395 definitief

Prelex: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=199552

Nr. impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board:
SEC(2010)934
SEC(2010)933

Behandelingstraject Raad: Werkgroep motorvoertuigen, Concurrentiekrachtraad

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rechtsbasis, stemwijze Raad, rol Europees Parlement en comitologie

a) Rechtsbasis
Artikel 114 VWEU.

b) Stemwijze Raad en rol Europees Parlement
Gewone wetgevingsprocedure (gekwalficeerde meerderheid Raad en medebeslissing EP)

c) Delegatie en/of comitologie
De verordening zal vergezeld gaan van gedelegeerde handelingen die de technische details en de testprocedures bevatten en een uitvoeringshandeling voor de administratieve aspecten. De Commissie krijgt bijstand van een comité (technisch comité landbouwvoertuigen).

2. Samenvatting BNC-fiche

Het voorstel betreft uitbreiding en stroomlijning van de Europese toelatingseisen voor landbouw- en bosbouwvoertuigen. Het doel van dit voorstel is het vaststellen van geharmoniseerde regels voor de vervaardiging van alle landbouw- en bosbouwvoertuigen (trekkers, aanhangwagens, getrokken uitrustingsstukken en mobiele machines), teneinde de goede werking van de interne markt en een hoog niveau van verkeers- en arbeidsveiligheid en milieubescherming te waarborgen. Tevens worden de voorschriften voor remmen aangescherpt. Er is sprake van gedeelde bevoegdheid. Het oordeel van het kabinet is zowel inhoudelijk als ten aanzien van subsidiariteit en proportionaliteit positief.

3. Samenvatting voorstel

De bestaande Europese toelatingseisen voor trekkers van de categorieën T1, T2 en T3¹ en systemen, onderdelen en technische eenheden voor dergelijke voertuigen worden vereenvoudigd. Daarnaast heeft het voorstel tot doel geharmoniseerde toelatingseisen toe te voegen voor voertuigen waarvoor nu alleen nog nationale eisen bestaan: categorieën T4 en T5, C (tractoren op rupsbanden), R (aanhangwagens) en S (getrokken uitrustingsstukken).

¹ Categorie T maakt onderscheid tussen verschillende type trekkers op basis van criteria als maximumsnelheid, spoorbreedte en bodemvrijheid.

Nieuw is de invoering van een Europese typegoedkeuring voor hogesnelheidstrekkers, trekkers op rupsbanden, aanhangwagens en verwisselbare getrokken machines. In dit voorstel zijn voorschriften opgenomen met betrekking tot een aantal technische aspecten van deze laatste voertuigcategorieën op een vergelijkbaar niveau als de bestaande richtlijnen nu bieden voor andere voertuigen.

Bestaande wetgeving zal worden vereenvoudigd door rechtstreekse verwijzing naar UNECE-reglementen (de Europese economische commissie van de Verenigde Naties) en OESO-codes (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) onder gelijktijdige intrekking van de overeenkomstige EG-richtlijnen. Op deze wijze wordt beter aangesloten bij de beginselen van verbetering en transparantie van regelgeving en beperking van administratieve lasten.

In vergelijking met de bestaande besluiten zal de verordening nieuwe voorschriften vaststellen met betrekking tot één geavanceerde veiligheidsmaatregel, namelijk antiblokkeersystemen, in combinatie met enkele verdere aanpassingen van de remvoorschriften.

Voor mobiele machines, aanhangwagens en getrokken werktuigen mag de fabrikant naar eigen keuze een aanvraag indienen voor Europese typegoedkeuring krachtens deze verordening dan wel voor nationale typegoedkeuring.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) Bevoegdheid: Artikel 114 VWEU. Er is sprake van een gedeelde bevoegdheid van de EU met de lidstaten.

b) Functionele toets

- *Subsidiariteit: positief*
- *Proportionaliteit: positief*
- *Onderbouwing:*

De subsidiariteit wordt positief beoordeeld. Nederland is voorstander van een EU typegoedkeuringsstelsel. Enkel door technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot veiligheids- en milieuelementen te harmoniseren binnen de EU, wordt een EU-typegoedkeuringsstelsel mogelijk. Een optreden op EU-niveau is naar het Nederlandse oordeel verder positief, omdat hiermee, zoals de Commissie in haar voorstel opmerkt, belemmeringen voor het functioneren van de interne markt verdwijnen. Op de tweede plaats zal een EU-typegoedkeuringsstelsel ook leiden tot verbetering van de veiligheid en milieuprestaties van voertuigen.

De proportionaliteit wordt eveneens positief beoordeeld. 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 worden weggelaten. Voor mobiele machines, aanhangwagens en getrokken werktuigen geldt nog een keuzemogelijkheid voor fabrikanten. Nederland acht deze mogelijkheid proportioneel omdat deze voertuigen veelal voor de binnenlandse markt worden geproduceerd en hiermee gekozen kan worden op welk niveau een typegoedkeuring voor deze voertuigen wenselijk is: nationaal dan wel op een Europees niveau. Daarnaast zorgt het voorstel, zoals de Commissie opmerkt, tegelijk voor een hoog niveau van openbare veiligheid en milieubescherming. De vereenvoudiging van

de regelgeving zal een bijdrage leveren aan het terugdringen van de administratieve kosten voor het bedrijfsleven.

c) Oordeel van het kabinet

Het kabinet beoordeelt het voorstel positief. Het voorstel sluit qua systematiek aan bij de kaderrichtlijn voor wegvoertuigen. Doordat een aantal bestaande richtlijnen met dit voorstel wordt ingetrokken, wordt de wetgeving vereenvoudigd. Van de introductie van een aantal veiligheidseisen wordt een positief effect op de verkeersveiligheid verwacht en van uitbreiding van de Europese typegoedkeuringseisen naar alle categorieën trekkers zal tevens een positief effect op het milieu uitgaan.

5. Implicaties financieel

a) Consequenties EU-begroting

Geen.

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

Het aantal categorieën voertuigen en onderdelen waarvoor verkoopverboden gelden als zij niet zijn goedgekeurd, wordt groter. Dit kan personele consequenties hebben voor de controlerende instantie. Eventuele budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het/de beleidsverantwoordelijke departement(en), conform de regels van de budgetdiscipline.

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

Het voorstel is gunstig voor het bedrijfsleven, door vereenvoudiging en verdere harmonisering van toelatingseisen. Hierdoor zullen de in- en exportmogelijkheden verbeteren. Voor de burger worden geen financiële consequenties voorzien.

d) Administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden

Doordat het aantal categorieën voertuigen en onderdelen waarvoor verkoopverboden gelden als zij niet zijn goedgekeurd groter wordt, zal dit vanwege personele consequenties voor de controlerende instantie leiden tot een toename van administratieve lasten voor deze controlerende instantie.

e) Administratieve lasten voor bedrijfsleven en burger

De voorgestelde wetgeving zal enerzijds leiden tot een afname van de administratieve lasten: zo hoeven geen nationale typegoedkeuringen meer te worden aangevraagd voor trekkers van de categorieën T4 en T5. Een in enige lidstaat verleende typegoedkeuring zal voortaan volstaan voor alle lidstaten. Anderzijds wordt er een typegoedkeuring voor trekkers op rupsbanden, aanhangwagens en getrokken werktuigen ingevoerd. Hiermee zullen enige, nader in te schatten, administratieve lasten gemoeid zijn. Het netto effect van de administratieve lasten voor bedrijfsleven en burger is moeilijk te kwantificeren, maar zal naar verwachting neutraal zijn. Eventuele stijgingen van de administratieve lasten dienen te worden gecompenseerd door het beleidsverantwoordelijke departement, waarbij compensaties zoveel mogelijk dienen te geschieden binnen het domein waarin de tegenvaller plaatsvindt.

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid

In de Regeling voertuigen zullen enkele aanpassingen moeten worden doorgevoerd.

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

De implementatiedatum (1 januari 2014) is naar inschatting haalbaar.

c) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

Er is geen horizonbepaling. De Commissie brengt uiterlijk 1 januari 2019 verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de toepassing van deze verordening, op basis van uiterlijk 1 januari 2018 aangeleverde informatie van de lidstaten.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

a) Uitvoerbaarheid

De RDW zal als Nederlandse typegoedkeuringsautoriteit optreden voor het afgeven van een typegoedkeuring voor landbouw- en bosbouwvoertuigen voor alle in de richtlijn genoemde categorieën. Voor Europese typegoedkeuring van categorieën T1, T2 en T3 en nationale goedkeuring van T4.2 en T5 voert de RDW reeds deze taak uit.

b) Handhaafbaarheid

Landbouwvoertuigen worden, anders dan in de andere lidstaten, in Nederland niet geregistreerd en zijn voor handhavingsinstanties niet herkenbaar. Het kabinet zal bezien welke maatregelen nodig zijn om de correcte naleving van de verordening te verzekeren, zodat de voertuigen die in Nederland in het verkeer worden gebracht overeenstemmen met de technische criteria van de vigerende toelatingseisen. Hierbij is het van belang een passende registratievorm te vinden die zowel de bestuurslasten als de administratieve lasten voor eigenaars of houders van de voertuigen minimaliseert.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen.

9. Nederlandse positie (belangen en eerste algemene standpunt)

a) Nederlandse belangen en eerste algemene standpunt

Het kabinet staat positief tegenover het voorstel. Door dit voorstel kan een groot aantal richtlijnen worden ingetrokken en wordt de structuur van de regelgeving meer in lijn gebracht met die voor wegvoertuigen. Dit maakt de regelgeving begrijpelijker en overzichtelijker.

Tevens worden er met het voorstel geharmoniseerde eisen gesteld aan alle categorieën tractoren, aan aanhangwagens en verwisselbare getrokken machines. De introductie van Europese typegoedkeuringseisen komt de verkeersveiligheid ten goede, bijvoorbeeld door de verplichting tot het hebben van antiblokkeersysteem voor T5 tractoren. De geharmoniseerde toelatingseisen voor trekkers komen ook de bescherming van het milieu ten goede.