

LEVA-EU reactive op consultatie “Wijziging Regeling voertuigen, RDW als goedkeuringsinstantie bijzondere bromfietsen”

[LEVA-EU](#) heeft het Nederlandse voorstel om voor de zogenaamde voertuigcategorie “*bijzondere bromfietsen*” een nationale typegoedkeuring in te voeren geanalyseerd. LEVA-EU’s conclusie is dat dit voorstel in strijd is met de Europese wetgeving. Onze analyse is als volgt.

- 1) De term “*bromfiets*” is gedefinieerd en bijgevolg Europees geharmoniseerd door [Verordening 168/2013](#).

Lidstaten hebben het recht om in hun wegcode in die Europese definitie subcategorieën te onderscheiden met betrekking tot een verschillend gebruik van de respectieve bromfietssoorten op de weg. Zo heeft België een onderscheid tussen bromfietsen met een maximale snelheid van 25 km/u (klasse A), maximale snelheid van 45 km/u (klasse B) en speed pedelecs (klasse P). Deze drie soorten bromfietsen moeten echter voldoen aan dezelfde technische regels zoals vastgelegd in Verordening 168/2013 en de Gedelegeerde Verordeningen ter aanvulling.

- 2) De [Regeling Voertuigen](#) definieert bromfiets als “*voertuig van de voertuigcategorie L met de voertuigclassificatie L1e, L2e of L6e;*” (Art. 1.1) In de [Wegenverkeerswet 1994](#) wordt bromfiets gedetailleerder gedefinieerd op basis van Verordening 168/2013. Echter met punt d onder punt e van Art.1.1 wordt een definitie bijgevoegd die buiten Verordening 168/2013 valt, met name voor een motorrijtuig als bedoeld in Art. 20.b van de Wegenverkeerswet 1994. Dat artikel bepaalt: “1 *Voorafgaande aan de toelating tot het verkeer op de weg kan Onze Minister een motorrijtuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van niet meer dan 50 cm³ of een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig, per type of individueel voertuig aanwijzen op grond van zijn veiligheidsaspecten, indien:*

a. de toelating overeenstemt met de in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b, tweede lid en derde lid, onderdeel a, genoemde doeleinden; en

b. er voor dit motorrijtuig niet een typegoedkeuring overeenkomstig in het kader van de Europese Unie tot stand gekomen voorschriften vereist is.

2 Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden vastgesteld betreffende de aanwijzing.”

- 3) Vervolgens definieert de Wegenverkeerswet 1994 in Art 21 het begrip “*goedkeuring*”:

“1 Voertuigen en systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen die voor dergelijke voertuigen en aanhangwagens daarvan zijn ontworpen en gebouwd en voorzieningen die ter bescherming van inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers zijn ontworpen en gebouwd worden slechts op de markt aangeboden of in de handel gebracht nadat ze zijn goedgekeurd, nadat ze zijn goedgekeurd met een ontheffing of vrijstelling of nadat hiervoor een vergunning is verleend.

2 De goedkeuring, bedoeld in het eerste lid, kan zijn verleend als:

a. EU-typegoedkeuring of individuele EU-goedkeuring indien wordt voldaan aan de daaraan gestelde eisen in de desbetreffende EU-verordening in verband met de goedkeuring motorvoertuigen;

b. nationale typegoedkeuring of -individuele goedkeuring indien dit bij ministeriële regeling is bepaald en wordt voldaan aan de daaraan gestelde eisen in artikel 23, derde lid; of

c. VN/ECE-goedkeuring indien wordt voldaan aan de daaraan gestelde eisen in de desbetreffende geharmoniseerde technische reglementen als bedoeld in de Overeenkomst van 1958.”

- 4) De Regeling Voertuigen bepaalt dan weer de gevallen waarin bovenstaande goedkeuringen niet zijn vereist. Art. 3.10.1(d) stipuleert: *“Geen goedkeuring als bedoeld in artikel 21, eerste lid, van de wet, is vereist voor:*
- d voertuigen als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van verordening (EU) 168/2013 waarop die verordening niet van toepassing is;”*
- Artikel 2.2 van Verordening 168/2013 vermeldt ondermeer fietsen met trapbekrachtiging tot 25 km/u en 250 W, voertuigen zonder zitpositie zoals elektrische stepjes, monowheels, hoverboards, ... en zelf-balancerende voertuigen.
- 5) De Europese [Machinerichtlijn](#) bepaalt in Art. 1.2(e) derde lid dat de Richtlijn niet van toepassing is op voertuigen die onder Verordening 168/2013 vallen. Het gevolg van die bepaling is dat voertuigen die niet onder Verordening 168/2013 vallen, wel onder de Machinerichtlijn vallen.
- De Nederlandse overheid is zich hiervan terdage bewust, wat moge blijken uit het feit dat, samen met de andere lidstaten, onlangs een compromis is bereikt met Parlement en Commissie om wegvoertuigen, uitgesloten van Verordening 168/2013, in de nieuwe Machineverordening te houden, ondanks het oorspronkelijke voorstel van de Commissie om ze uit te sluiten. Dat de Nederlandse overheid weet dat de Machinerichtlijn van toepassing is op voertuigen die niet onder Verordening 168/2013 vallen blijkt, tevens uit het feit dat inmiddels enkele miljoenen elektrische fietsen in het land rondrijden die niet zijn goedgekeurd volgens Art. 21 van de Wegenverkeerswet 1994 omdat ze onder punt h van Art. 2.2 van Verordening 168/2013 vallen. De Nederlandse overheid (er)kent ook EN 15194 als de Europese technische norm geharmoniseerd onder de Machinerichtlijn voor deze elektrische fietsen. Dat moge blijken uit het officiële bezwaar dat de overheid bij de Commissie heeft aangetekend tegen de batterijvereisten in deze norm.
- 6) Overigens staat in Art 6.1 van de Machinerichtlijn: *“De lidstaten mogen op hun grondgebied het in de handel brengen en/of in bedrijf stellen van machines die aan deze richtlijn voldoen niet verbieden, beperken of verhinderen.”* Fabrikanten van voertuigen, uitgesloten van Verordening 168/2013, moeten door middel van een Verklaring van Overeenkomst certificeren dat hun voertuig voldoet aan de Machinerichtlijn en ten bewijze daarvan ook de CE-markering aanbrengen.
- 7) Wat wettelijk geldt voor elektrische fietsen in punt 2.2(h) van Verordening 168, moet ook wettelijk gelden voor voertuigen zonder zitpositie zoals elektrische stepjes, monowheels, hoverboards, ... en zelf-balancerende voertuigen, respectievelijk in punten 2.2(j) en (k) en al helemaal voor elektrische cargofietsen want die vallen onder punt 2.2(h). In werkelijkheid is dat niet zo, de voertuigen worden niet op de openbare weg toegelaten tenzij met een (blijkbaar zeer moeilijk te verkrijgen) bijzondere vergunning. Tot zover heeft de Nederlandse overheid geen sluitende verklaring gegeven voor twee wettelijke regimes die lijnrecht tegenover elkaar staan.

- 8) Het voorstel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat in deze consultatie voorligt, is een bizarre poging om deze onwettelijke regeling in de Nederlandse wet te beitelten. Met Punt F worden de punten (j) voor voertuigen zonder zadel en (k) voor zelf-balancerende voertuigen uit Art. 3.10.1 verwijderd!
Door de verwijdering uit Art. 3.10.1 zullen deze voertuigen wel aan een toelating volgens Art 20.b van de Wegenverkeerswet 1994 worden onderworpen.
- 9) De [Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen](#) defineert een motorrijtuig dat over een toelating overeenkomstig Art. 20B van de Wegenverkeerswet 1994 moet beschikken. En zo is de cirkel rond, voertuigen zonder zadel en zelf-balancerende voertuigen worden bijzondere bromfietsen die een toelating moeten krijgen overeenkomstig het ontwerpbesluit in de consultatie. Over de elektrische cargofietsen wordt niets vermeld. Vraag is bijgevolg hoe dat bijzonder heikele punt alsnog zal worden opgelost.
- 10) Wat de toelating betreft, voert de Nederlandse overheid vervolgens een nationale typegoedkeuring in die in grote lijnen gelijkloopt met Verordening 168/2013. Voor een goed begrip van de zaken, het gaat hier om voertuigen die enerzijds door Art. 2.2 van Verordening 168/2013 duidelijk uit die Verordening zijn uitgesloten. Vervolgens wil de Nederlandse overheid een typegoedkeuring invoeren die een kopie is van die Verordening. Daarbij komt dat nationale goedkeuringen niet zijn toegelaten door Verordening 168/2013. Deze laat duidelijk enkel typegoedkeuring van kleine series of individuele typegoedkeuringen toe. De Nederlandse typegoedkeuring is geen van deze beide.
- 11) Met punt H worden in Art 3.12.1 bijzondere bromfietsen, nogmaals, duidelijk uitgesloten van Verordening 168/2013, gelijkgesteld met voertuigen van de categorie L.
- 12) Al deze ingrepen, waarvan de wettelijkheid uiterst twijfelachtig is, leiden uiteindelijk tot technische vereisten die bijzonder ondermaats uitvallen en in de meeste gevallen enkel visueel worden gekeurd. Heel vaak worden daarbij niet objectieve criteria, zoals deugdelijkheid, niet te veel speling, hoorbaar of voelbaar, ... gehanteerd wat bijzonder nefast is voor de rechtszekerheid. In de Europese normen EN 15194, EN 17128 en EN 17404, evenals in de ontwerpnormen voor elektrische cargofietsen worden veel adequatere en objectieve vereisten gesteld. Al geheel onbegrijpelijk is dat de Europese overheid met name de ontwerpnormen voor elektrische cargofietsen negeert, terwijl het secretariaat voor de desbetreffende CEN werkgroep door NEN wordt waargenomen!
- 13) Tot slot, RDW heeft in deze de regels ontwikkeld en mag die volgens het voorstel als enige partij binnenkort ook controleren. Het is zeer de vraag of dit in lijn is met het Nederlandse/Europese mededingingsrecht.

Gezien de bovenstaande analyse, verzoeken wij de Nederlandse overheid met aandrang om

- 1) Bij de Europese Commissie de wettelijkheid van dit voorstel te verifiëren;
- 2) De wettelijke basis te verduidelijken voor een wettelijke behandeling van elektrische cargofietsen die volledig verschilt van andere elektrische fietsen volgens Art. 2.2.h uitgesloten van Verordening 168/2013;
- 3) Het toekomstige monopolie van RDW op het controleren en toekennen van de goedkeuring voor bijzondere bromfietsen op wettelijkheid af te toetsen bij NMA en DG Comp.



LEVA-EU heeft al herhaaldelijk de wettelijkheid van de Nederlandse plannen m.b.t. bijzondere bromfietsen in vraag gesteld. We hopen dat de Nederlandse overheid de moeite zal doen om de bovenstaande twijfels en bezorgdheden grondig te onderzoeken en te beantwoorden.

Wij danken u bij voorbaat voor uw antwoord,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Annick Roetynck', with a stylized flourish at the end.

Annick Roetynck,
LEVA-EU Manager