

## **Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)**

### ***Tijdelijke regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met de uitfasering van Euro 2 en 3 brom- en snorfietsen***

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op [www.naarhetiak.nl](http://www.naarhetiak.nl)

Voor toepassing zie:

<https://www.kcwj.nl/kennisbank/integraal-afwegingskader-beleid-en-regelgeving>

#### **1. Wat is de aanleiding?**

De Tweede Kamer heeft via een aantal moties aangegeven er belang aan te hechten dat de emissies van brom- en snorfietsen aangepakt worden<sup>1</sup>. Met de sector is onderzocht of dit door middel van een Green Deal bereikt kon worden. Dit bleek echter niet mogelijk. Om aan de wens van de Kamer tegemoet te komen, heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu daarom gekozen voor het niet toestaan van een restantvoorraadregeling bij de overgang van de Euro 2 en 3 naar de Euro 4 norm<sup>2</sup>. Deze norm gaat in op 1 januari 2018. Vanaf dan mogen er geen nieuwe Euro 2 en 3 brom- en snorfietsen meer verkocht worden. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bereidt regelgeving voor die er voor zorgt dat er vanaf 1 januari 2018 geen restantvoorraadregeling mogelijk is. Deze regelgeving is noodzakelijk aangezien artikel 44 van de EU Verordening 168/2013<sup>3</sup> wel in een restantvoorraadregeling voorziet. Recent heeft over dit onderwerp een schriftelijk overleg plaatsgevonden. Naar aanleiding van het verslag van dit schriftelijk overleg zijn er géén moties aangenomen die zich verzetten tegen het voornemen van de Staatssecretaris om geen restantvoorraadregeling toe te staan.

#### **2. Wie zijn betrokkenen?**

Branche partijen RAI Vereniging en BOVAG

#### **3. Wat is het probleem?**

De bromfietsenmarkt is substantieel en groeiend. Vanuit het perspectief van gezondheid, maar ook vanuit het belang van schone lucht, is het wenselijk de uitstoot van brommers zo

---

<sup>1</sup> 33750-XII-45, 33750-XII-46, 34550-XII-49

<sup>2</sup> Kst 30175-251, brief 11 mei 2017 emissie-eisen brom- en snorfietsen

<sup>3</sup> Verordening (EU) Nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers

snel mogelijk te verminderen. Met de introductie van de Euro 4 norm op 1 januari 2018 wordt hierin een belangrijke stap gezet. Het is daarom onwenselijk dat restantvoorraden van tweewielige brommers met een verbrandingsmotor die niet voldoen aan de nieuwste eisen nog op de Nederlandse markt komen. Bovendien zijn de importeurs en dealers van bromfietsen al sinds januari 2013 bekend met de eisen zoals die vanaf januari 2018 gelden.

#### **4. Wat is het doel?**

Met de Regeling worden verzoeken tot het op de markt brengen van restantvoorraad Euro 2 en Euro 3 brom- en snorfietsen per 1 januari 2018 door de RDW afgewezen. De regeling beperkt zich tot de meerderheid van voertuigen met een Euro 2 en 3 typegoedkeuring, namelijk de nieuwe tweewielige bromfietsen met een verbrandingsmotor. Brom- en snorfietsen met een elektrische aandrijving, evenals de niches zoals bromfietsen met drie of lichte vierwielers worden niet door de Regeling geraakt. De reden hiervoor is dat er naar dergelijke voertuigen een beperkte vraag is, en het daarmee voorstelbaar is dat er onvoldoende kan worden geanticipeerd op de Euro 4 norm. Over de overgang van Euro 4 naar Euro 5 zal met de sector overleg worden gevoerd, conform de motie Kröger<sup>4</sup>.

#### **5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?**

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor de emissies van voertuigen en luchtkwaliteit. Ook is het ministerie verantwoordelijk voor de uitvoering van Europese wetgeving op deze terreinen. Het ter bevordering van de luchtkwaliteit weren van restantvoorraden die niet aan de Euro 4 norm voldoen, kan alleen door de rijksoverheid gerealiseerd worden, aangezien het hier een aanpassing in de uitvoering van Europese regelgeving betreft.

#### **6. Wat is het beste instrument? Let op rechtvaardigheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid.**

De rechtvaardiging van overheidsinterventie is gelegen in de bescherming van het milieu en de volksgezondheid, in het bijzonder in het tegengaan van luchtvervuiling. De doelmatigheid is erin gelegen dat door deze maatregel, naar verwachting van de branche, 3000 tot 6000 brom- en snorfietsen met een verlopen emissiecertificaat van de markt. Het niet toestaan van een restantvoorraadregeling voor de overgang van de Euro 2 en 3 naar de Euro 4 norm, wordt tot stand gebracht door de Regeling Voertuigen tijdelijk te wijzigen. Door de tijdelijke wijziging worden aanvragen om gebruik te maken van de restantvoorraadregeling alleen geweigerd voor de overgang van de Euro 2 en 3 naar de Euro 4 norm. Voor de RDW is deze wijziging technisch uitvoerbaar. Voor de overgang van de Euro 4 naar de Euro 5 norm in 2021

---

<sup>4</sup> 30175-253

zal eerst overleg plaatsvinden met de sector. Afhankelijk van de uitkomst van deze gesprekken kan onderhavige tijdelijke regeling tevens betrekking hebben op een verbod om gebruik te mogen maken van de restantvoorraadregeling bij de overgang van de Euro 4 naar de Euro 5 normen.

#### ***7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijfsleven, overheid en milieu?***

Er zijn gevolgen voor de importeurs en de handelaren van brom- en snorfietsen. Zij kunnen vanaf 1 januari 2018 geen brom- en snorfietsen meer verkopen met een Euro 2 of 3 emissiecertificaat. Registratie van deze brom- en snorfietsen zal dan namelijk door de RDW geweigerd worden. De branche heeft aangegeven dat hierdoor tussen de 3000 en 6000 brom- en snorfietsen getroffen worden. Hiermee is een omzetverlies van tussen de 2 en 4 miljoen euro gemoed.

Voor de luchtkwaliteit is er naar verwachting een klein positief effect.