

Reactie ministerie van IenM

Het ministerie van IenM herkent zich niet in het beeld dat wordt geschetst. Sterker nog: Nederland werkt juist uitermate constructief samen met de Commissie. Tijdens het voorzitterschap heeft Nederland dit dossier 6 maal geagendeerd en is juist samen met de Commissie tot een aangescherpte versie van het voorstel gekomen.

Nederland steunt het voorstel van de Commissie en de ambities om te zorgen dat auto's milieuvriendelijker worden. Dat standpunt is ook verwoord in het BNC-fiche Verordening Markttoezicht en Typegoedkeuring Motorvoertuigen (te vinden op

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-22112-2073.html>).

Op onderdelen vindt Nederland dat er alternatieve oplossingsrichtingen mogelijk zijn dan waarvoor de Europese Commissie heeft gekozen. Het feit dat Nederland op onderdelen andere oplossingsrichtingen voorstelt dan de Commissie betekent niet dat NL tegen de Commissie is, maar dat wij juist maximaal meedenken om ervoor te zorgen dat er een meerderheid van de lidstaten voor het uiteindelijke voorstel zal stemmen. Tijdens het voorzitterschap bleek namelijk dat er bij veel lidstaten nog ernstige bedenkingen waren over de oorspronkelijke tekst.

Reactie RDW

De RDW wil zoveel mogelijk bijdragen aan de verkeersveiligheid en het milieu. Verbeteringen in het systeem zijn altijd goed, ongeacht de consequenties voor de RDW. De RDW herkent zich niet in het geschetste beeld. Zoals gezegd staan de verkeersveiligheid en het milieu voorop. Het is wel zo dat goedkeuringsautoriteiten als de RDW opereren binnen wettelijk gestelde kaders. In het geval van dieselgate zag de RDW met TNO al een paar jaar geleden dat deze regelgeving onvoldoende was. Hierop heeft Nederland zich ingespannen om veel betere regelgeving te maken (de RDE). De RDW heeft hier een bijdrage aan geleverd, met praktijkkennis en ervaring als basis.

De automotieve omgeving verandert razendsnel. Er wordt op dit moment geïnvesteerd in kennisopbouw voor nieuwe technieken. Daarnaast levert de RDW veel expertise voor allerlei proeven met zelfrijdende auto's. Een financieel gezond proces heeft ook ruimte voor dit soort zaken. Het typegoedkeuringsproces levert de RDW geen geld op, gemiddeld speelt de RDW financieel gezien precies quitte (zie ook de kostendekking in het RDW jaarverslag). De typegoedkeuringstaak is wel van strategisch belang voor Nederland. Door het wereldwijd uitvoeren van werk is er binnen Nederland eigen en onafhankelijke praktijkkennis beschikbaar, waardoor de RDW bijvoorbeeld snel een bijdrage heeft kunnen leveren aan het ontwikkelen van de RDE regelgeving.

Technische diensten zijn onafhankelijk geaccrediteerd volgens laboratorium norm ISO 17025. Deze norm staat garant voor

testresultaten die kloppen. De RDW voert zelf testwerk uit, waarbij de RDW direct door de fabrikant wordt betaald. Daarnaast zijn sommige technische diensten door de RDW aangewezen om testwerk uit te voeren. De RDW houdt ook toezicht op deze technische diensten (los van de accreditatie). Fabrikanten bepalen zelf welke technische dienst zij inhuren. De technische dienst wordt betaald door de opdrachtgever, de fabrikant.