



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

[Persoonsgegevens](#)

Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**ILT**

Omgeving, dienstverlening en  
vergunningverlening  
Netwerken transport

Den Haag  
Postbus 16191  
2500 BD Den Haag

**Contactpersoon**

[Persoonsgegevens](#)

Beleids- en netwerkadviseur

[Persoonsgegevens](#)

Datum 8 november 2024  
Betreft HUF toets Verordening (EU) 2024/1257 (Euro 7)

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/13125

**Uw kenmerk**  
-

Geachte heer [Persoonsgegevens](#)

U heeft mij gevraagd om een HUF-toets uit te voeren op de Verordening 2024/1257. Met deze brief voldoe ik aan uw verzoek om een HUF-toets.

Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad heeft betrekking op de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd. De verordening is van kracht sinds 28 mei 2024 en zal geleidelijk aan van toepassing zijn op de verschillende categorieën voertuigen. Deze verordening is een afzonderlijke regelgevingshandeling voor de toepassing van de EU-typegoedkeuringsprocedure die is vastgesteld in bijlage II bij Verordening (EU) 2018/858. De administratieve bepalingen van Verordening (EU) 2018/858, daaronder begrepen de bepalingen inzake sancties, en het robuuste handhavingsmechanisme ervan, zijn integraal van toepassing.

Algemene opmerking

Voordat wordt ingegaan op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid wil ik eerst ingaan op de HUF aanvraagbrief. Ten aanzien van de ingenomen standpunten in de brief wil ik het volgende opmerken. De Euro 7-Verordening voegt de Verordeningen (EG). Nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 595/2009 volgens de ILT niet tot één verordening. De verordeningen zullen na de inwerkingtreding van de Euro 7-verordening nog blijven bestaan, respectievelijk tot 1 juli 2030 en 1 juli 2031.

Voorts is aangegeven dat in algemene zin het zwaartepunt van typegoedkeuring naar toezicht verschuift gezien de tabellen in bijlage V van de verordening. Hierin is aangegeven welke tests er door markttoezichtautoriteiten dienen te worden uitgevoerd. Op welke verschuiving wordt gedoeld is de ILT niet duidelijk. De Euro 7-verordening specificeert duidelijker welke testen moeten worden uitgevoerd voor het toezicht, in het kader van de typegoedkeuringsprocedure, door de verlenende typegoedkeuringsinstantie en welke door de markttoezichtautoriteit in het kader van markttoezicht. Hierin zie ik geen verschuiving van zwaartepunt.

### Handhaafbaarheid

De ILT beoordeelt verordening 2024/1257 als handhaafbaar. De verordening is een afzonderlijke regelgevingshandeling voor de toepassing van Verordening (EU) 2018/858. Er zijn twee aspecten die effect zullen hebben op het markttoezicht op verkeersproducten dat de ILT uitvoert.

- De verordening specificeert de rol van markttoezichtautoriteiten en houdt in dat de ILT – als markttoezichtautoriteit in Nederland – markttoezichtcontroles uitvoert overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858 én de tabellen 2, 4, 6, 8, 10 en 12 van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257. Deze bijlage en bijbehorende tabellen zijn nieuw en omschrijven per categorie voertuig welke testen voor markttoezichtautoriteiten verplicht of facultatief zijn.
- Er worden nieuwe inbreuken toegevoegd aan het huidige lijstje met inbreuken die aanleiding geven tot sancties waarbij de nadruk in deze wijziging vooral ligt op manipulatie.

Voorliggende verordening zorgt ervoor dat er testen bijkomen voor voertuigen die reeds onder ons toezicht staan. Wat betreft de handhaafbaarheid hebben deze geen grote gevolgen voor het huidige markttoezicht op verkeersproducten.

### Uitvoerbaarheid

De Verordening betreft aanvullende regelgevingshandelingen waaraan bepaalde verkeersproducten in de toekomst (aanvullend) aan moeten voldoen voor het verkrijgen van een typegoedkeuring van een goedkeuringsinstantie. De omvang van het markttoezicht op verkeersproducten wordt niet gewijzigd waardoor in principe kan worden volstaan met de huidige bezetting. De verwachting is dat het structurele budget dat beschikbaar is voor het laten uitvoeren van testen op verkeersproducten voldoende is. Periodiek zou moeten worden geëvalueerd worden of het huidige budget volstaat.

Uit Verordening 2024/1257 volgt dat er nog uitvoeringshandelingen worden opgesteld. Deze kunnen van invloed zijn op de uitvoerbaarheid voor de ILT.

Bij verordening 2018/858 heb ik ook al aangegeven dat het markttoezicht en daarmee de handhaving enkel risicogericht kan worden uitgevoerd. Dit heeft te maken met het brede toepassingsgebied van de EU-Verordeningen en de grote diversiteit aan verkeersproducten die hieronder vallen. Daarnaast is er een diversiteit aan verkeersproducten die niet onder voormelde toepassingsgebied vallen maar waarvoor in nationale wetgeving wel goedkeuringseisen voor zijn vastgesteld. Ten aanzien van al die verkeersproducten moet markttoezicht worden uitgevoerd door de ILT met de huidige capaciteit. Het is daardoor niet mogelijk en niet effectief om ieder jaar ten aanzien van elk verkeersproduct actief markttoezicht te houden. Hierin verandert niets met de komst van Verordening 2024/1257.

### Fraudebestendigheid

De regelgeving wordt gezien als fraudebestendig.

### **Tot slot**

Ik verzoek u op de inhoudelijke punten van deze HUF-toets te reageren. Ik ontvang graag de definitieve tekst van de regelgeving en de datum van inwerkingtreding.

### **ILT**

Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening  
Netwerken transport

### **Datum**

8 november 2024

### **Ons kenmerk**

ILT-2024/13130

Voor alle uitvoeringshandelingen die onderliggend aan Verordening 2024/1257 worden opgesteld, ontvang ik graag een individuele HUF-toets. Deze kunnen van invloed zijn op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de wet- en regelgeving.

Met vriendelijke groet,

**Persoonsgegevens** sport,

**ILT**  
Omgeving, dienstverlening en  
vergunningverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
8 november 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/13130

# CHECKLIST HUF-TOETS

## Toetsonderwerpen HUF-toetsen

De onderstaande onderwerpen komen aan de orde bij het uitvoeren van een toets.

Om wet- en regelgeving te kunnen handhaven is een aantal zaken essentieel:

- er moet een toezichthouder zijn aangesteld;
- er moeten heldere en eenduidige normen zijn;
- het moet duidelijk zijn tot wie deze normen zijn gericht;
- de toezichthouder moet over een adequaat handhavingsinstrumentarium beschikken.

Dit toetskader is voor het onderdeel Uitvoerbaarheid gebaseerd op [SCOPAFIJTH](#) (Security, Communicatie, Organisatie, Personeel, Administratieve organisatie, Financiën, Informatievoorziening, Juridisch, Technologie en Huisvesting)

**ILT**  
Omgeving, dienstverlening en  
vergunningverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
8 november 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/13130

### Informatie

Onderhavige regelgeving	Verordening (EU) 2024/1257 (Euro 7-Verordening)
Beoordelaar(s)	<a href="#">Persoonsgegevens</a>
Deadline	25 oktober 2024
Extra info	
Korte samenvatting regelgeving	Deze verordening is een afzonderlijke regelgevingshandeling voor de toepassing van de EU-typegoedkeuringsprocedure die is vastgesteld in bijlage II bij Verordening (EU) 2018/858. De administratieve bepalingen van Verordening (EU) 2018/858, daaronder begrepen de bepalingen inzake sancties, en het robuuste handhavingsmechanisme ervan, zijn integraal van toepassing.
Verantwoordelijk afdelingshoofd	<a href="#">Persoonsgegevens</a>

### 1 Handhaafbaarheid

Het aspect handhaafbaarheid richt zich op de vraag of de wetgeving voldoende handvatten biedt om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen. Dit aspect wordt vanuit drie invalshoeken beoordeeld: de wetgeving zelf, de naleving door de [Normadressaat](#) en de handhaving door de toezichthouder(s).

#### 1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Ja.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Ja.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Ja.
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Ja.  In de Euro 7-verordening zijn de verplichtingen voor de fabrikanten en lidstaten helder omschreven. Tevens zijn de bevoegdheden van de verlenende typegoedkeuringsinstantie beschreven om na te gaan of de fabrikanten voldoen aan de voorschriften inzake het verlenen van

	de emissietypegoedkeuring, de conformiteit van productie en de conformiteit tijdens het gebruik. Het markttoezicht dat de markttoezichtautoriteit moet uitoefenen wordt niet beïnvloedt, dat vindt plaats op grond van de Verordening (EU) 2018/858. De Euro 7-verordening gaat wel invulling geven aan de inhoud van de test die in het kader van markttoezicht door de markttoezichtautoriteit Wordt uitgevoerd.
--	--

**ILT**  
Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
8 november 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/13130

### 1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Ja
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Ja. Er komen nog wel uitvoeringshandelingen waarin de eisen waaraan moet worden voldaan worden geconcretiseerd; zie artikel 14 lid 3 en lid 4 van de Euro 7-verordening.
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Ja.
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Ja. De fabrikant dient voor het verkrijgen van typegoedkeuring testrapporten te overleggen van een door een goedkeuringsinstantie aangewezen testhuis. Daarbij wordt de fabrikant ook periodiek gecontroleerd door de verlenende typegoedkeuringsinstantie in het kader van conformiteit tijdens productie.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja. Het is duidelijk waartoe de fabrikant wordt verplicht bij de productie van de betreffende verkeersproducten.
6. Zijn er ontwijkmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Nee. Typegoedkeuring is verplicht. T.a.v. voertuigen zal zonder typegoedkeuring ook geen registratie van het voertuig kunnen plaatsvinden.

### 1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja.  De verlenende typegoedkeuringsinstantie is belast met het toezicht aangaande: <ul style="list-style-type: none"> <li>- aanvraag typegoedkeuring</li> <li>- conformiteit tijdens productie</li> <li>- conformiteit tijdens gebruik.</li> </ul>
---	--

	<p>De markttoezichtautoriteit is belast met het markttoezicht overeenkomstig artikel 8 van de Verordening (EU) 2018/858. (Zie artikel 10 lid 1 en lid 2 van de Euro 7-verordening.)</p> <p>Op hetgeen hierna wordt uitsluitend opmerkingen gemaakt over de ILT als markttoezichtautoriteit. Het is niet aan de ILT om input te leveren over de handhavende rol van de goedkeuringsinstantie.</p>
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	<p>Ja</p> <p>De verwachting is dat de Commissie alleen die handelingen voor conformiteit tijdens markttoezicht zal opstellen die ook daadwerkelijk uitvoerbaar zijn voor de markttoezichtautoriteiten.</p>
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	<p>Ten aanzien van een verkeersproduct dat moet voldoen aan de Euro 7-verordening is het voor de markttoezichtautoriteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- enerzijds makkelijk vast te stellen dat het verkeersproduct niet voldoet wanneer deze zonder typegoedkeuring op de markt wordt aangeboden.</li> <li>- anderzijds lastig vast te stellen of een typegoedgekeurde verkeersproduct aan de goedkeuringseisen voldoet. Bijvoorbeeld om emissiewaarden van de uitstoot vast te stellen van een auto moet er een geaccrediteerd testhuis worden ingeschakeld. Jaarlijks moet de ILT in het kader van artikel 8 lid 3 van Verordening (EU) 2018/858 een x-aantal emissietesten uitvoeren. De verwachting is dat die emissietesten na verloop van tijd zijn gebaseerd op de Euro 7-verordening.</li> </ul>
4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het <a href="#">Interventiekader</a> ) om te kunnen handhaven?	<p>Ja.</p> <p>Er kan worden aangehaakt op het bestaande raamwerk van Verordening (EU) 2018/858 en artikel 29 van de Wegenverkeerswet 1994.</p>
5a. Over welke persoonsgegevens moet de ILT kunnen beschikken en moet de ILT vastleggen? 5b. Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en/of vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene	<p>Wanneer bij een inspectie de marktdeelnemer een natuurlijke persoon is, dan zal de ILT de gegevens daarvan moeten vastleggen aangezien dat de onder toezicht staande (OTS) is. Bij inspecties van rechtspersonen enkel de gegevens van de</p>

**ILT**  
Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
8 november 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/13130

Verordening Gegevensbescherming (AVG)	contactpersonen van de OTS (naam en functie). De verwachting is dat we enkel met rechtspersonen te maken gaan hebben.
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	<p>Ja.</p> <p>De Euro 7-verordening betreft een aparte regelgevingshandeling voor de toepassing van de EU-typegoedkeuringsprocedure die is vastgesteld in bijlage II bij Verordening (EU) 2018/858. De administratieve bepalingen van Verordening (EU) 2018/858, daaronder begrepen de bepalingen inzake sancties, en het robuuste handhavingsmechanisme ervan, zijn integraal van toepassing.</p> <p>Dit betekent dat het raamwerk van Verordening (EU) 2018/858 gewoon van toepassing is waarmee de ILT uit de voeten kan vanaf het moment dat markttoezicht tevens de Euro 7-verordening omvat voor de verschillende verkeersproducten (artikel 21 van de Euro 7-verordening):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- voertuigen (en onderdelen) van de categorie M1 en N1 met ingang van 29 november 2027;</li> <li>- voertuigen (en onderdelen) van de categorieën M2, M3, N2, N3, O3 en O4 met ingang van 29 mei 2029;</li> <li>- C1-banden (personenauto) met ingang van 1 juli 2028;</li> <li>- C2-banden (lichte bedrijfsauto) met ingang van 1 april 2030;</li> <li>- C3-banden (zware bedrijfsauto) met ingang van 1 april 2032.</li> </ul>
<b>Conclusie handhaafbaarheid:</b>	Voor wat betreft de handhaafbaarheid voorziet de ILT geen problemen. De Euro 7-verordening is een afzonderlijke regelgevingshandeling voor de toepassing van de Verordening (EU) 2018/858. Het reeds bestaande raamwerk in de wet- en regelgeving kan worden aangewend alsmede de daaruit voortvloeiende bevoegdheden die de ILT als markttoezichtautoriteit nodig heeft om markttoezicht conform Verordening (EU) 2018/858 uit te voeren.

**ILT**  
Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
8 november 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/13130

## 2 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van beleid of van wet- en regelgeving behelst de vraag of het *toezicht* praktisch uitvoerbaar is. Dit betekent dat de ILT duidelijk en concreet moet hebben op welke wijze de ILT invulling kan geven aan die nieuwe of gewijzigde taak. N.B. Hier wordt dus niet gedoeld op de uitvoerbaarheid door de Normadressaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

**ILT**  
Omgeving, dienstverlening en  
vergunningverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
8 november 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/13130

<p>1. Vindt er met de Normadressaat toereikende communicatie plaats over de nieuwe wet- en regelgeving ? Moet de ILT aanvullende communicatie inzetten om de Normadressaat te bereiken over de handhaving van de wet- en regelgeving ?</p>	<p>Nee, is niet nodig.</p> <p>Het betreft verkeersproducten waarvan de fabrikanten al op de hoogte zijn dat de verplichting van typegoedkeuring geldt.</p> <p>Bij die verplichting weten zij ook dat er voldaan moet worden aan alle toepasselijke regelgevingshandelingen die worden genoemd in bijlage II bij Verordening (EU) 2018/858 om typegoedkeuring verleend te krijgen voor het betreffende verkeersproduct.</p> <p>Wel moet aandacht worden besteed aan de wisselwerking tussen enerzijds de Euro 7-verordening en anderzijds de Batterijverordening (Verordening (EU) 2023/1542).</p> <p>De Euro 7-verordening stelt inzake de duurzaamheid van batterijen minimumvoorschriften waardoor de Batterijverordening voorziet in het vastleggen van enkel informatievereisten voor de prestaties en duurzaamheid van batterijen voor de betreffende elektrische voertuigen (zie overweging 34 van de Batterijverordening).</p>
<p>2. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot veranderingen in de organisatorische inrichting van de ILT ? Denk hierbij niet alleen aan het 'harkje', maar ook aan verantwoordelijkheden en bevoegdheden, takenpakket en bemensing van afdelingen en programma's.</p>	<p>Nee.</p>
<p>3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht ? Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers) ? Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen ?</p>	<p>Nee.</p> <p>Het betreft zoals aangegeven een nieuwe regelgevingshandeling. Doorgaans worden het verrichten van testen ten aanzien van verkeersproducten in het kader van markttoezicht uitbesteed aan geaccrediteerde testhuizen.</p>

<p>4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT ? Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten deze worden aangepast/uitgebreid ? Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld ? Moeten bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen gevolgen voor procesinrichting.</li> <li>- Er is geen sprake van nieuwe taken. In het kader van markttoezicht zullen verkeersproducten worden getest of er conformiteit tijdens markttoezicht is. De verordening maakt het duidelijk dat dit – gezien de tabellen in bijlage V – uitsluitend ziet op nieuwe verkeersproducten die op de markt worden aangeboden.</li> <li>- Geen aanvullende werkinstructies vereist.</li> <li>- Waarschijnlijk geen aanpassingen aan bestaande kwaliteitsmanagementsystemen.</li> </ul>	
<p>5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten worden gedekt door tariefstelling derden (in geval van nieuwe taken op het gebied van vergunningverlening) en/of een hogere agentschapsbijdrage (in het geval van toezicht, of in het geval van vergunningverlening waar de tariefopbrengst niet dekkend zal zijn (art. 24 Hoofdstuk XII Rijksbegroting). De investeringen die de ILT moet doen om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren moeten in beeld zijn gebracht. Daarbij moet met name worden gedacht aan:</p>	<p>Er is geen sprake van een nieuwe taak. Ten aanzien van de kosten voor het testen van verkeersproducten of deze te zijner tijd voldoen aan de eisen gesteld in de Euro 7-verordening is de verwachting dat het structureel jaarbudget dat de ILT ontvangt voor het laten uitvoeren van testen op verkeersproducten dekkend is.</p> <p>De hiernaast beschreven structuur is overigens niet van toepassing op het stelsel van typegoedkeuring. Zie artikel 32 van Verordening (EU) 2018/858: <i>“De lidstaat maakt voldoende middelen beschikbaar om de kosten van markttoezichtactiviteiten te dekken.”</i></p> <p>De marktdeelnemers gevestigd op het Nederlands grondgebied zijn geen bijdragen verschuldigd aan de ILT voor het door haar uit te voeren markttoezicht.</p>	
<p>5.a</p>	<p>Personele kosten (incidenteel/structureel)</p>	<p>Geen.</p>
<p>5.b</p>	<p>Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)</p>	<p>Geen, testen worden uitbesteed.</p> <p>De Euro 7-verordening maakt het duidelijk dat conformiteit tijdens het gebruik <i>“de activiteiten die op (voertuigen) langs de weg worden uitgevoerd om de naleving van de duurzaamheidsvereisten van deze verordening te verifiëren”</i> Volgens de tabellen in bijlage V waarin de markttoezichtautoriteit ook wordt genomen dient de verlenende typegoedkeuringsinstantie testen uit te voeren om deze specifieke conformiteit vast te stellen.</p>

**ILT**  
Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
8 november 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/13130

5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)	Niet van toepassing.
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	Niet van toepassing.
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	Niet van toepassing.
6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening ? Denk hierbij aan:		Niet van toepassing.
6.a	Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen ?	Niet van toepassing.
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen ?	Niet van toepassing.
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Niet van toepassing.
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	<p>Waar de resultaten van testen uitgevoerd door verlenende goedkeuringsinstanties en door markttoezichtautoriteiten uitgewisseld moeten worden zodat deze de maatregelen kunnen nemen waartoe zij afzonderlijk bevoegd toe zijn, vindt dat zijn grondslag in Verordening (EU) 2018/858. Dus niet zijn grondslag op basis van de Euro 7-verordening.</p> <p>De maatregel intrekking van de typegoedkeuring kan enkel door de verlenende goedkeuringsinstantie worden genomen.</p> <p>De maatregel uit de handel nemen door marktdeelnemers gevestigd op het grondgebied van de lidstaat kan enkel door de markttoezichtautoriteit worden genomen.</p>
i	Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	
ii	Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	
iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	
iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	
v	Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	

**ILT**  
Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
8 november 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/13130

	vi Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	Niet van toepassing.
7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het <a href="#">Mandaatbesluit</a> , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?	Het huidige organisatiestructuur volstaat.	
8. Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.	Niet van toepassing.	
9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT ? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig ? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ?	Niet van toepassing.	
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging die voortvloeien uit de nieuwe taken? Denk hierbij aan de reeds genoemde aanpassingen aan gebouwen maar ook aan aanvullende eisen op het gebied van autorisaties voor en versleuteling van informatiesystemen ?	Niet van toepassing.	
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?	Niet van toepassing.	
12. Kan het toezicht effectiever worden met a) een andere interventiestrategie? b) of als vergunningverlening sterker kan worden ingezet als instrument voor gedragsverandering?	Niet van toepassing.	
13. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt ?	Niet van toepassing.	

**ILT**  
Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
8 november 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/13130

Denk ook aan gevolgen voor de gezondheid, kans op ongelukken (fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	
<b>Conclusie uitvoerbaarheid:</b> Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	Het betreft hier uitsluitend een aanvullende regelgevingshandeling waaraan bepaalde verkeersproducten in de toekomst (aanvullend) aan moeten voldoen voor het verkrijgen van een typegoedkeuring van een goedkeuringsinstantie. De omvang van het markttoezicht op verkeersproducten wordt niet gewijzigd waardoor in principe kan worden volstaan met de huidige bezetting. De verwachting is dat het structurele budget dat beschikbaar is voor het laten uitvoeren van testen op verkeersproducten voldoende is. Periodiek zou moeten worden geëvalueerd worden of voormeld budget volstaat.

**ILT**  
Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
8 november 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/13130

### 3. Fraudebestendigheid

1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid voor het nemen van een besluit, en die een financieel en/of economisch belang hebben bij het frauderen hiermee (denk ook aan intermediairs en onderlinge beïnvloeding door de partijen)? Zo ja, welke partijen?	Niet van toepassing. Door de ILT ingeschakelde testhuizen hebben geen enkel financieel en/of economisch belang om te frauderen met testresultaten. De resultaten aan zich raken de testhuizen op geen enkele wijze.
2. Zijn in de regeling maatregelen opgenomen om de fraude te voorkomen/bestrijden? Denk aan het instellen van meldpunten, het verplicht aanleveren van bewijsstukken, zoals certificaten, accountantsverklaringen, diploma's.	Niet van toepassing.
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?	Niet van toepassing.
4. Is duidelijk welke maatregelen door de uitvoeringsorganisatie kunnen worden genomen om fraude zoveel mogelijk tegen te gaan (zoals controle van certificaten, administratief (keten-) toezicht, toepassing Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derdengegevens)?	Ja. Verordening (EU) 2018/858 voorziet in de mogelijkheid van documentcontrole en de mogelijkheid van het uitvoeren van testen om de conformiteit tijdens markttoezicht (overeenkomstig de Euro 7-verordening) vast te stellen.

<b>Conclusie fraudebestendigheid:</b>	<p>Ten aanzien van de fraudebestendigheid kan worden aangehaakt op hetgeen eerder is opgenomen in de aanbiedingsbrief naar aanleiding van Verordening (EU) 2018/858.</p> <p>De ILT is van mening dat het markttoezicht en daarmee de handhaving niet sluitend is in te richten. Dit heeft te maken met het brede toepassingsgebied van de EU-Verordeningen en de grote diversiteit aan verkeersproducten die hieronder vallen. Daarnaast is er een diversiteit aan verkeersproducten die niet onder voormelde toepassingsgebied vallen maar waarvoor in nationale wetgeving wel goedkeuringseisen voor zijn vastgesteld. Ten aanzien van al die verkeersproducten moet markttoezicht worden uitgevoerd door de ILT. Het is daardoor niet mogelijk en niet effectief om ieder jaar ten aanzien van elk verkeersproduct actief markttoezicht te houden.</p>
---------------------------------------	---

**ILT**  
Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
8 november 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/13130

**Opmerkingen:**

Ten aanzien van de ingenomen standpunten in de aanbiedingsbrief wil de ILT het volgende opmerken.

De Euro 7-Verordening voegt de Verordeningen (EG). Nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 595/2009 volgens de ILT niet tot één verordening. Zo zullen de aangehaalde verordeningen nog naast de inwerkingtreding van de Euro 7-verordening bestaan. Namelijk tot 1 juli 2030 respectievelijk 1 juli 2031 (zie artikel 20 van Euro 7-verordening).

Voorts is aangegeven dat in algemene zin het zwaartepunt van typegoedkeuring naar toezicht verschuift gezien de tabellen 2, 4, 6, 8, 10 en 12 in bijlage V van de verordening waarin is aangegeven welke tests er door markttoezichtautoriteiten dienen te worden uitgevoerd. Op welke verschuiving wordt gedoeld is de ILT niet duidelijk. De Euro 7-verordening specificeert daarentegen duidelijker welke testen moeten worden uitgevoerd voor het toezicht, in het kader van de typegoedkeuringsprocedure, door de verlenende typegoedkeuringsinstantie en welke door de markttoezichtautoriteit in het kader van markttoezicht.

**ILT**  
Omgeving, dienstverlening en  
vergunningverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
8 november 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/13130