

Fiche 4: Verordening inzake veiligheidseisen motorvoertuigen

1. Algemene gegevens

Voorstel:

Proposal for a regulation of the European Parliament and the Council concerning type-approval requirements for the general safety of motor vehicles (Nederlandse versie nog niet beschikbaar)

Datum Commissiedocument: 23.5.2008

Nr. Commissiedocument: COM(2008) 316 final

Pre-lex:

http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=197026

Nr. Impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board:

Impact assessment: SEC(2008)1909

Opinie Impact Assessment Board: SEC(2008)1910

Behandelingstraject Raad:

Raadswerkgroep Motorvoertuigen, Raad voor Concurrentievermogen. Tijdpad voor behandeling Raad is nog onbekend.

Eerstverantwoordelijk ministerie:

VenW, in nauwe samenwerking met EZ en VROM

Rechtsbasis:

EG verdrag, Artikel 95 EG

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement:

Gekwalificeerde meerderheid, codecisieprocedure

Comitologie:

Regelgevingsprocedure met toetsing

2. Samenvatting BNC-fiche:

Het voorstel van de Commissie inzake motorvoertuigeisen is driedelig : 1) vereenvoudiging van de typegoedkeuringsregelgeving voor motorvoertuigen, 2) verplichtstelling van nieuwe verkeersveiligheidssystemen voor voertuigen en 3) nieuwe limietwaarden voor banden en bandendrukmeters). Nederland beoordeelt de subsidiariteit van het voorstel positief. Het proportionaliteitsoordeel is negatief.

Nederland steunt het streven naar vereenvoudiging van regelgeving, maar is van mening dat dit onderdeel van de voorgestelde verordening (vereenvoudiging van de typegoedkeuringsregelgeving voor motorvoertuigen) de regelgeving slechts compliceert. Nederland steunt het voorstel daarom ook niet op dit punt. Nederland steunt de verplichting van ESC-systemen (electronische stabiliteitscontrole), maar is voornamelijk niet overtuigd over de verplichting van AEBS (*Advanced Emergency Braking Systems* ofwel geavanceerde noodremsystemen) en LDW (*Lane Departure Warning Systems* ofwel waarschuwingssystemen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook). Nederland ziet graag extra argumenten voor deze keuzes. Nederland steunt de Commissie in de introductie van de voorgestelde normen voor nieuwe banden en bandendrukmeters, maar is van

mening dat het tijdpad van invoering van de eisen korter kan dan de Commissie voorstelt, dat geluidsnormen voor bestel- en vrachtwagenbanden scherper kunnen, dat een verplicht evaluatiemoment noodzakelijk is en dat de definities scherper moeten worden omschreven.

3. Samenvatting voorstel:

a) Inhoud voorstel:

Het voorstel bevat drie onderdelen. Het eerste deel geeft gevolg aan het voornemen uit het CARS21-initiatief¹ om te komen tot meer vereenvoudigde regelgeving. Het behelst vervanging van een 50-tal specifieke richtlijnen door een enkele verordening waarin verwezen wordt naar voertuigreglementen van de VNECE (Economische Commissie voor Europa van de VN). Het tweede deel van de regelgeving introduceert nieuwe regelgeving voor veiligheidssystemen van voertuigen. Zo wordt ESC verplicht gesteld voor alle voertuigen en worden AEBS en LDW verplicht gesteld voor zware voertuigen. Het derde deel van het voorstel scherpst bestaande limietwaarden voor geluidsproductie van nieuwe banden aan, en introduceert limietwaarden voor de rolweerstand en de 'wet grip' (grip op vochtige wegdekken) van nieuwe banden. De limietwaarden gelden voor alle nieuwe banden die op de markt worden gebracht, inclusief bestaande types. Ook wordt TPMS (*Tyre Pressure Monitoring Systems* ofwel bandendrukmeters) verplicht gesteld voor personenvoertuigen.

b) Impact-assessment Commissie:

De Commissie geeft aan te verwachten dat het voorstel een duidelijke vereenvoudiging met zich meebrengt in de regelgeving voor type goedkeuring van voertuigen en daarmee bijdraagt aan de administratieve lastenverlichting. Ook verwacht de Commissie dat het voorstel bijdraagt aan de verbetering van de verkeersveiligheid en dat het bijdraagt aan de kwaliteit van het milieu door de geluidsproductie van verkeer te verminderen en de CO₂-uitstoot van verkeer te verminderen.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) Bevoegdheid:

De bevoegdheid van de EG is gebaseerd op artikel 95 van het EG-verdrag. Het betreft een gedeelde bevoegdheid.

b) Functionele toets

Subsidiariteit: positief.

Proportionaliteit: negatief.

Onderbouwing:

Regelgeving aangaande de technische eisen voor typegoedkeuring met betrekking tot veiligheid en milieu zijn voor een groot deel reeds geharmoniseerd op Europees niveau. Harmonisatie van voertuigseisen leidt tot schaalvoordelen en bevordert een brede markttoegang. Vereenvoudiging van bestaande Europese regelgeving kan alleen door de EG worden opgepakt.

Het voorstel voor de vereenvoudiging van de regelgeving lijkt in de huidige vorm niet effectief bij te dragen aan de beoogde vermindering van administratieve lastendruk voor overheid en industrie, het proportionaliteitsoordeel daarover is negatief. Vorig jaar is met de vaststelling van Kaderrichtlijn 2007/46/EG over motorvoertuigseisen een belangrijke stap gezet in de vereenvoudiging van de systematiek van het Europese motorvoertuigseisenbeleid. Het principe hierachter is dat in de bijlage bij deze kaderrichtlijn alle VNECE-reglementen over motorvoertuigseisen zouden worden opgenomen, dat de Europese richtlijnen die overlappen met die reglementen worden ingetrokken en dat de bijlage ook naar de overige Europese regelgeving over motorvoertuigseisen zou verwijzen. Zo zou er één Europese kaderrichtlijn worden gecreëerd die het hele typegoedkeuringsproces van motorvoertuigen beslaat. Met het onderhavige verordeningvoorstel wijkt de Commissie echter af van deze lijn, door een

¹ CARS 21: High Level Group die zich in 2006 op verzoek van de Commissie heeft gebogen over de competitiviteit van de Europese automobiellindustrie

nieuwe verordening te creëren over eisen ten aanzien van de veiligheid van motorvoertuigen, waarin ook weer verwezen wordt naar VNECE-reglementen en naar andere Europese regelgeving. Een extra schijf in de regelgeving dus, die afdoet aan de met de kaderrichtlijn beoogde vermindering van administratieve lastendruk.

De verplichting van ESC zal inderdaad bijdragen aan de verkeersveiligheid en is daarmee wel proportioneel. De effectiviteit van de verplichtstelling van AEBS en LDW is echter minder overtuigend aangetoond. De voorstellen ten aanzien van normen aan nieuwe banden en bandendrukmeters zullen een effectieve bijdrage leveren aan de Europese doelstellingen op milieugebied en zijn daarmee proportioneel.

c) Nederlands oordeel:

Een effectief voertuigisenbeleid kan in de context van een gemeenschappelijke markt alleen op Europees niveau tot stand komen. Nederland heeft een groot belang bij het spoedig tot stand komen van bronbeleid van voertuigen met betrekking tot klimaat en geluidsoverlast en kan zulk bronbeleid nationaal niet effectief tot stand brengen. Nederland oordeelt dan ook positief over de voorstellen die de Commissie doet ten aanzien van nieuwe banden. Tevens heeft Nederland een belang bij de verlaging van administratieve lasten op het gebied van typegoedkeuring. Met betrekking tot dit laatste onderdeel van de voorgestelde regelgeving vreest Nederland echter dat dit voorstel daar niet aan bijdraagt. Dit voorstel lijkt, zoals hierboven in 4b uiteengezet, een onnodige extra schakel tussen de 2007/46/EG kaderrichtlijn over motorvoertuigisen en de VNECE-reglementen. Nederland hecht aan Europese maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen en is positief over de voorgestelde verplichtstelling van ESC. Over de andere veiligheidssystemen (AEBS en LDW) is Nederland echter terughoudend. Twijfel bestaat of de keuze voor deze specifieke systemen de meest effectieve manier is om verkeersveiligheid te verhogen.

5. Implicaties financieel

a) Consequenties EG-begroting: Geen.

b) Financiële, consequenties (incl. personele) voor Rijksoverheid en / of decentrale overheden:

Vereenvoudiging typegoedkeuringsregelgeving: Deze zijn nog niet in detail bekend, maar zullen binnen het huidige voorstel niet significant zijn.

Geavanceerde veiligheidssystemen: Geen

Banden/TPMS: De voorgestelde regelgeving voor nieuwe banden brengt geen significante additionele kosten voor overheden met zich mee. Een aanscherping van de limietwaarden van nieuwe banden brengt bij tijdige implementatie die leidt tot een gemiddelde afname van 2-3 dB van de geluidsproductie van nieuwe banden voor de Rijksoverheid tot 2020 financiële baten met zich mee van €300- 400 miljoen² in besparingen op de aanleg van geluidsschermen, stille wegdekken en geluidsisolatie van woningen doordat de bron van verkeersgeluid afneemt. Voor decentrale overheden is hier bovenop een veelvoud aan besparingen bij de uitvoering van de Wet geluidhinder.

c) Financiële, consequenties (incl. personele) bedrijfsleven en burger:

Vereenvoudiging typegoedkeuringsregelgeving: Nog niet bekend.

Geavanceerde veiligheidssystemen: De geschatte kosten voor de systemen zijn per voertuig:

ESC - light vehicles: €76-€250; zware voertuigen: €400-€1500

AEBS: €200-250

LDW: €600

Banden/TPMS: Op basis van gegevens uit de *impact assessment* van de Commissie kan worden geconcludeerd dat de regelgeving gericht op nieuwe banden en TPMS positieve baten heeft voor

² Bron: 'Stille Vooruitgang' (2007), Rendement van het Innovatieprogramma Geluid

consumenten, waarbij de hogere initiële aankoopkosten tussen een en twee jaar worden terugverdiend (nog los van de maatschappelijke baten). De geschatte hogere initiële aankoopkosten liggen voor TPMS op €30 en voor de nieuwe banden op €60 per voertuig.

d) Administratieve lasten voor Rijksoverheid, decentrale overheden en/ of bedrijfsleven en burger:

In lijn met het advies van de *Impact Assessment Board* van de Commissie vindt Nederland dat de Commissie specifiek moet aangeven of en hoe nieuwe regelgeving administratieve lasten voor bedrijven zal besparen en hun competitiviteit zal bevorderen, vooral gezien het feit van de introductie van nieuwe standaarden die eventueel de vereenvoudigingsdoelen kunnen beïnvloeden.

Ten aanzien van het nationale programma administratieve lasten voor bedrijven is er sprake van een netto reductiedoelstelling van 25%. Dit betekent dat onvoorziene stijgingen van de administratieve lasten (voortvloeiend uit zowel nationale als Europese wet- en regelgeving) dienen te worden gecompenseerd door het beleidsverantwoordelijke departement, conform de interdepartementale hoofdafspraken voor compensatie van administratieve lasten-tegenvallers. Om te komen tot een merkbare vermindering van de administratieve lasten, dienen compensaties zoveel mogelijk te geschieden binnen het domein waarin de tegenvaller plaatsvindt (Bijlage 7 Miljoenennota).

Vereenvoudiging typegoedkeuringsregelgeving: Met kaderrichtlijn 2007/46/EG is de weg ingeslagen naar vermindering van administratieve lastendruk door introduceren van één kaderrichtlijn die het hele typegoedkeuringsproces van motorvoertuigen beslaat en door het schrappen van Europese richtlijnen die overlappen met VNECE-reglementen. Dit verordeningvoorstel doet daar echter aan af, omdat het een nieuwe verordening introduceert naast de kaderrichtlijn.

Geavanceerde veiligheidssystemen: geen

Banden/TPMS: geen

6. Implicaties juridisch

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

De Commissie heeft in haar voorstel handhavings- en sanctioneringsbepalingen opgenomen. Evenals in kaderrichtlijn 2007/46/EG is vastgelegd, kan een lidstaat ook volgens dit voorstel zelf bepalen welke sancties er staan op het niet naleven van de bepalingen van de verordening, mits deze sancties effectief, proportioneel en afschrikwekkend zijn. Het onderhavige voorstel voegt daar een rijtje overtredingen aan toe waarop in ieder geval een sanctie moet staan. Daarnaast moeten de lidstaten de sancties die ze instellen notificeren bij de Commissie.

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

De verordening zal in werking treden 20 dagen na publicatie in het Officiële Publicatieblad van de Europese Unie. Ze zal echter pas vanaf 29 oktober 2012 worden toegepast. Deze datum lijkt haalbaar.

c) Evaluatie-/horizonbepaling:

Het voorstel bevat geen evaluatie- of horizonbepaling. Nederland acht het wenselijk wel een evaluatiemoment in te bouwen voor de normen die aan nieuwe banden gesteld worden.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

a) Uitvoerbaarheid:

Vereenvoudiging typegoedkeuringsregelgeving. Voor wat betreft de beoogde vereenvoudiging van de typegoedkeuringsregelgeving, de verbetering van de transparantie en vermindering van administratieve lasten zullen de voorgestelde maatregelen leiden tot een aantal knelpunten, waaronder een vermindering van de herkenbaarheid van de goedkeuringen, een hoge frequentie van wijzigingen van de op te stellen verordening met consequenties voor aanpassing van programmatuur voor de registratie van de goedkeuringen, complicaties in geval van meerfasengedoeften en

onduidelijkheid over in te trekken richtlijnen waarvoor geen vervangend VNECE-reglement is en hoe daar mee om te gaan in de overgangsperiode.

Geavanceerde veiligheidssystemen: ESC is klaar om te worden verplicht, aangezien de VNECE hiervoor al het nodige voorwerk heeft verricht. De andere systemen (AEBS en LDW) worden wel geleverd (op kleinere schaal), maar een eenduidige standaard (laat staan een definitie door de VNECE) ontbreekt nog. Het is onzeker of deze systemen in 2013 verplicht kunnen worden.

Banden/TPMS: De regelgeving voor nieuwe banden en TPMS is goed uitvoerbaar.

b) Handhaafbaarheid:

De voorgestelde regelgeving is handhaafbaar. In de handhavingsmethodiek van typegoedkeuringseisen aan motorvoertuigen verandert niets. Voor Nederland betekent dit dat typegoedkeuring door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) wordt gedaan. Deze keuring zal worden uitgebreid met de systemen waarover naar aanleiding van dit voorstel een akkoord wordt bereikt.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen

9. Nederlandse positie

a) Nederlandse belangen en eerste algemene standpunt:

Nederland verwelkomt bepaalde onderdelen van dit initiatief van de Commissie, maar is over andere onderdelen minder te spreken. Met betrekking tot de specifieke voorgestelde regelgeving heeft Nederland de volgende positie:

Vereenvoudiging typegoedkeuringsregelgeving: Voor wat betreft de beoogde vereenvoudiging van de typegoedkeuringsregelgeving, de verbetering van de transparantie en vermindering van administratieve lasten is Nederland van mening dat deze doelstellingen niet worden behaald en dat zelfs het tegenovergestelde wordt bereikt. Wel wordt het principe van het vervangen van specifieke richtlijnen door een rechtstreekse verwijzing naar VNECE-reglementen gesteund voor zover daar VNECE-reglementen voor aanwezig zijn die, waar thans de specifieke richtlijnen daarin voorzien, tevens installatievoorschriften bevatten. De verwijzing naar VNECE-reglementen zou volgens Nederland echter beter direct in Kaderrichtlijn 2007/46/EG kunnen worden opgenomen, die daar speciaal voor is aangepast, en niet in een nieuw op te stellen verordening. Nederland wil hier in Brussel zolang mogelijk aan vasthouden.

Verkeersveiligheid: Nederland steunt het verplicht toepassen van ESC voor alle voertuigen. Voor de overige veiligheidssystemen wenst Nederland een toelichting van de Commissie over de keuze voor juist deze systemen. Nederland pleit ervoor daarbij de resultaten van het Europese onderzoek eImpact over de effectiviteit van nieuwe veiligheidssystemen te betrekken en wenst tevens te wachten met het maken van een keuze tot de studie in Nederland is afgerond (halverwege 2009) waarin 5 veiligheidssystemen op grote schaal worden getest. Daarnaast dient het voorstel op een paar punten meer concreet te worden geformuleerd (o.a. artikel 6). Het artikel over gevaarlijke stoffen (6.6) is overbodig, aangezien dit in een andere richtlijn wordt geregeld (Raad en EP hebben daartoe onlangs over COM(2006)852 een akkoord bereikt).

Banden/TPMS:

Omdat de normen voor nieuwe banden en bandendrukmeters belangrijke implicaties hebben voor het milieu, zal Nederland de Commissie, dan wel het Voorzitterschap, verzoeken om een regelmatige stand van zaken-rapportage in de Milieuraad.

Nederland steunt het voorstel voor een norm voor de *wet grip* van nieuwe banden en benadrukt dat het wenselijk is deze norm zo vroeg mogelijk in werking te laten treden. Nederland betreurt het dat deze

norm niet verplicht wordt gesteld voor vrachtwagenbanden (C3) en zal de Commissie uitnodigen hier wel regelgeving voor te introduceren.

Nederland steunt de Commissie in de aanscherping van geluidsnormen voor nieuwe banden. De voorgestelde normen voor personenwagenbanden (C1) voldoen aan de Nederlandse wensen, maar die voor bestel- en vrachtwagenbanden blijven hier significant bij achter en moeten naar Nederlands' standpunt verscherpt worden, aangezien juist deze banden de grootste bijdrage leveren aan de geluidproductie van onze snelwegen. Nederland pleit verder voor verkorting van het tijdpad van invoering.

Nederland steunt de Commissie bij het toepassen van een aftrek op het meetresultaat.

De definities van *off road* banden en *special* banden voor vrachtwagens in het huidige voorstel zijn onvoldoende strak omlijnd en vormen een 'gevaarlijk' gat in de regelgeving.

Nederland steunt de verplichtstelling van TPMS voor personenauto's in 2012, maar mist een verplichtstelling voor TPMS voor bestelwagens die van dezelfde typen banden gebruik maken.

Nederland zal daarom voorstellen om ook bestelwagens onder de verplichtstelling te laten vallen.

Nederland is tevreden over de hoogte van de normen voor rolweerstand die de Commissie voorstelt, maar is van mening dat de inwerkingtredingstermijnen van de rolweerstandnormen te ver weg liggen en te lang zijn. Een hoge ambitie is hierbij essentieel gezien het belang van rolweerstandnormen bij het behalen van het doel van 120 gram per kilometer CO₂ uitstoot door nieuwe personenauto's in 2012 (zie bnc fiche inzake verordening emissienormen voor nieuwe personenauto's van 4/2/2008).

De krijgsmacht stelt bijzondere eisen aan banden ten behoeve van de terreinvaardigheid en dient in het kader van operationele doeleinden dan ook uitgezonderd te kunnen worden van de gestelde nieuwe limietwaarden voor banden en bandendrukmeters. Waar mogelijk, zal echter wel inhoud gegeven worden aan de nieuwe regelgeving.

(de onderstaande punten worden niet aan het Parlement gezonden)

b) Besloten gedeelte Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntinname:

Zie onder 9a).