



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 7.2.2007  
COM(2007) 22 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE  
AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**Een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellindustrie voor de 21e eeuw**

**Standpunt van de Commissie over het eindverslag van de CARS 21-groep op hoog  
niveau**

**Een bijdrage tot de strategie van de EU voor groei en werkgelegenheid**

{SEC(2007) 77}

{SEC(2007) 78}

**COM (2007) 22**  
**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE**  
**AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**Een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellndustrie voor de 21e eeuw**

**Standpunt van de Commissie over het eindverslag van de CARS 21-groep op hoog  
niveau**

*Een bijdrage tot de strategie van de EU voor groei en werkgelegenheid*

## INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING .....	3
1. INLEIDING .....	4
2. EEN INDUSTRIE IN VERANDERING? .....	6
3. EEN BETER REGELGEVINGSKADER VOOR DE AUTOMOBIELINDUSTRIE .....	7
3.1. Interne markt: typegoedkeuring van voertuigen .....	7
3.2. Vereenvoudiging en de internationalisering van de regelgeving.....	8
3.3. Milieuvriendelijk wegvervoer: de geïntegreerde aanpak.....	9
3.4. Veiliger Europese wegen: een gezamenlijke inspanning.....	14
3.5. Handel en overzeese markten: streven naar eerlijke wereldwijde concurrentie .	16
3.6. Onderzoek en ontwikkeling: cruciaal voor het toekomstige concurrentievermogen.....	17
3.7. Belastingen en fiscale stimulansen en concurrentie op de aftermarket.....	18
4. VOLGENDE STAPPEN .....	19
Bijlage 1: Lijst van richtlijnen die in aanmerking komen voor automatische en virtuele tests	
Bijlage 2: Lijst van richtlijnen die door VN/ECE-reglementen kunnen worden vervangen	

## SAMENVATTING

Deze mededeling geeft aan welke richting het automobielbeleid in de toekomst uitgaat. In de geest van **betere regelgeving** wordt met deze mededeling gestreefd naar een coherenter wisselwerking tussen verschillende beleidsgebieden, naar voorspelbaarheid en bescherming van het algemeen belang (bv. milieu en veiligheid), terwijl wordt geprobeerd om de lasten van de regelgeving voor de industrie te verminderen.

Zij bevat het **standpunt van de Commissie over de CARS 21-groep op hoog niveau**, een initiatief uit 2005 waarbij de voornaamste belanghebbenden (lidstaten, industrie, ngo's en leden van het Europees Parlement) de belangrijkste beleidsgebieden met gevolgen voor de Europese automobielsector aan een onderzoek onderwerpen en aanbevelingen doen voor een toekomstig beleids- en regelgevingskader.

Meteen al bij de oprichting van CARS 21 uitte de industrie haar bezorgdheid over de hoge cumulatieve kosten van de wetgeving. De CARS 21-groep concludeerde na haar evaluatie dat het huidige typegoedkeuringssysteem effectief was, dat het gehandhaafd moest worden en dat het grootste deel van de wetgeving noodzakelijk en nuttig was om de gezondheid, de veiligheid, de consument en het milieu te beschermen. De groep vond niettemin **38 EG-richtlijnen die kunnen worden vervangen** door internationale reglementen van de VN/ECE (Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties). Voor **25 richtlijnen en VN/ECE-reglementen kunnen automatische en virtuele tests worden ingevoerd**. De Commissie steunt deze aanbevelingen, maar zal erop toezien dat de Gemeenschap daarnaast ook los van het VN/ECE-systeem nog wetgeving kan voorstellen.

Op milieugebied bevestigt de mededeling de verdere beperking van de verontreinigende emissies overeenkomstig de Thematische strategie inzake luchtverontreiniging. Ze beschrijft bovendien de belangrijkste elementen van de toekomstige strategie van de Commissie ter beperking van de **CO<sub>2</sub>-uitstoot door auto's**, die wordt uiteengezet in de mededeling over de resultaten van de evaluatie van de huidige communautaire strategie. De toekomstige strategie is gebaseerd op een **geïntegreerde aanpak** om de EU-doelstelling van 120 g CO<sub>2</sub>/km in 2012 te halen door een combinatie van Europese en nationale maatregelen. De Commissie zal wetgeving voorstellen die gericht is op een verplichte vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot om de doelstelling van 130 g CO<sub>2</sub>/km voor nieuwe auto's te halen dankzij een verbetering van de voertuigmotortecnologie, en op een bijkomende vermindering van 10 g CO<sub>2</sub>/km, of gelijkwaardig indien dat technisch noodzakelijk is, dankzij andere technologische verbeteringen en een hoger aandeel biobrandstoffen. Zij zal de lidstaten en de consument ertoe aanmoedigen extra inspanningen te leveren. De strategie past in de context van de recentelijk aangenomen mededeling van de Commissie, *Een energiebeleid voor Europa*<sup>1</sup>.

De mededeling noemt een aantal maatregelen die moeten worden overwogen op het gebied van verkeersveiligheid. Van de voorgestelde voertuiggerelateerde acties is de installatie van een systeem voor **elektronische stabiliteitscontrole** de belangrijkste. De mededeling onderstreept het belang van een holistische aanpak van de verkeersveiligheid, waarbij rekening wordt gehouden met voertuigkenmerken, infrastructuur en weggebruikers.

De mededeling geeft een overzicht van de punten waarover de automobielsector zich zorgen maakt in verband met het handelsbeleid. De auteurs stellen voor om na te gaan in hoeverre

---

<sup>1</sup> COM(2007) 1 definitief.

**bilaterale handelsovereenkomsten** (met name in Azië) kunnen worden gebruikt om de markttoegang te verbeteren; ze benadrukken bovendien dat **intellectuele-eigendomsrechten** wereldwijd moeten worden afgedwongen.

Op het gebied van onderzoek en ontwikkeling zijn **schone hernieuwbare brandstoffen en intelligente voertuigen en wegen** de centrale onderzoeksprioriteiten. De mededeling is toekomstgericht en gaat dieper in op het voornemen van de Commissie om een gezamenlijk technologie-initiatief op het gebied van **waterstof en brandstofcellen** op te zetten en een verordening over voertuigen op waterstof voor te stellen.

Deze mededeling geeft blijk van **overleg en dialoog met de belanghebbenden** over automobielkwesties en de Commissie hoopt dat de tekst zal bijdragen aan de toekomstige beleidsvormingscultuur en –methode.

## 1. INLEIDING

**Mobiliteit** via de weg maakt tegenwoordig integrerend deel uit van de Europese manier van leven. Voertuigen liggen aan de basis van onze levensstijl doordat ze de sociale interactie vergemakkelijken en een betrouwbare distributie van goederen over het continent mogelijk maken.

De complexe waardeketen van de automobielenindustrie speelt een **belangrijke rol in de Europese economie**; het belang van de sector vloeit grotendeels voort uit links met nationale en internationale economische structuren.

De voertuigindustrie is wereldwijd actief en geldt als een van de bronnen van **globalisering**, die wordt gekenmerkt door de snelle openstelling van mondiale markten en de daaruit voortvloeiende toename en diversiteit van kapitaalbewegingen. Door de aanhoudende **technologische revolutie** verandert de automobielenindustrie van een traditionele, op fabricage gebaseerde sector in een sector die steeds meer op kennis is gebaseerd. Op nationaal gebied neemt de voertuigindustrie belangrijke en vaak moeilijke maatregelen om haar **kosten en productieprocessen te optimaliseren**, waardoor vrees voor herstructureringen en verplaatsing van de activiteiten is ontstaan.

Samen met de noodzaak om **het milieu te beschermen, de gezondheid en het leven van de mens veilig te stellen** en het hoofd te bieden aan **hoge olieprijsen**, hebben deze factoren de industrie voor nieuwe uitdagingen en verantwoordelijkheden geplaatst en nieuwe kansen geboden, die zowel de sector zelf als de producten van de sector kunnen veranderen.

De interactie tussen de beleidsvorming en de sector is bedoeld om de algemene voorwaarden voor de voertuigproductie te verbeteren en een zorgvuldige analyse te maken van de gevolgen van toekomstige regelgeving voor de kosten en het concurrentievermogen. De Commissie is van mening dat het overheidsbeleid voorspelbaar moet zijn, de alsmaar complexere vragen van de maatschappij correct moet weergeven en moet inspelen op trends die zich aftekenen op de wereldmarkten. In het verlengde van het initiatief voor **betere regelgeving** heeft de Commissie de aanzet gegeven tot een uitgebreide evaluatie van het beleid en de regelgeving voor de automobielensector met de oprichting van de **CARS 21-groep op hoog niveau**, waarin de voornaamste belanghebbenden samenkomen om de Commissie te adviseren over toekomstige beleidsopties<sup>2</sup>.

Deze mededeling omvat **de beoordeling en het beleidsantwoord van de Commissie op het verslag van de CARS 21-groep**<sup>3</sup>. Het document geeft ten behoeve van het Europees Parlement en de Raad aan in welke richting de Commissie het beleid inzake de automobielensector wil laten evolueren.

De voorstellen en initiatieven in deze mededeling zijn bedoeld om:

<sup>2</sup> Voor nadere bijzonderheden: zie

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>.

<sup>3</sup> Het CARS 21-eindverslag is te vinden op:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

- de werking van de interne markt verder te verbeteren;
- de automobielwetgeving verder te vereenvoudigen en te werken aan de internationalisering van het regelgevingskader voor de automobielsector;
- te blijven ijveren voor een vorm van wegvervoer die duurzaam is op milieugebied;
- de veiligheid op de Europese wegen te verbeteren;
- ervoor te zorgen dat de Europese automobielsector in eerlijke omstandigheden kan opereren;
- meer onderzoek en ontwikkeling op gebieden van strategisch belang aan te moedigen.

## 2. EEN INDUSTRIE IN VERANDERING?

De recente inspanningen van de autoconstructeurs om de productiviteit te verhogen en de kosten te verminderen hebben de aandacht van het publiek getrokken en bezorgdheid doen ontstaan over de toekomst van de autoassemblage in Europa, met zijn hoge productiekosten en nagenoeg stagnerende vraag naar auto's. De vrees bestaat dat de productie naar derde landen wordt overgeheveld, aangezien de sector de kosten probeert te drukken en zijn blik richt op markten waar een snelle groei wordt verwacht. De bestaande overcapaciteit in de EU, het toenemende belang van flexibiliteit en automatisering om de efficiëntie van de productie te verbeteren, en de investeringen in extra capaciteit in een aantal lidstaten kunnen tot banenverlies in de autosector leiden.

Een deel van de huidige herstructurering is een reactie op structurele problemen waarmee delen van de industrie al een tijd te kampen hebben. De situatie is niet voor alle constructeurs dezelfde, maar de uitdagingen van de fabrikanten hebben vooral te maken met productiviteit, kosten en arbeidsregelgeving. Door de hoge vaste kosten, de structurele overcapaciteit en de recente recordprijzen op alle grondstoffenmarkten enerzijds en de agressieve prijsconcurrentie tussen fabrikanten anderzijds zijn veel bedrijven vooral aandacht gaan besteden aan hun concurrentievermogen op lange termijn door met name de productiviteit te verhogen en de kosten te drukken. Dit kan op zijn beurt leiden tot een reorganisatie van de productieprocessen en een tendens om het aantal werknemers te verminderen. De impact kan ten slotte nog worden versterkt door een kettingreactie bij de toeleveringsbedrijven, die integrerend deel uitmaken van de autofabricage.

De kans is groot dat auto's voor de Europese markt ook op middellange termijn nog overwegend in Europa worden gebouwd. De globalisering in de autosector neemt weliswaar toe, maar doordat de vraag nog steeds aanzienlijk verschilt van markt tot markt, houden de meeste autoconstructeurs nog een groot deel van hun productie hier in Europa. De grote verzonken kosten in bestaande productiefaciliteiten, de toename van flexibele productie en de scholingsgraad van de Europese arbeiders lijken deze keuze nog te versterken. Op lange termijn zal de agressieve internationale concurrentie de uitdagingen niettemin alleen maar groter maken. Wanneer het over de productielocatie gaat, kijken Europese autoconstructeurs met grote belangstelling naar snelgroeïende, lagekostengebieden dicht bij maar buiten de EU.

Overeenkomstig de strategie voor groei en werkgelegenheid van de Commissie<sup>4</sup> wordt in deze mededeling geprobeerd gunstige kadervoorwaarden voor een innovatieve en bloeiende automobiellndustrie te scheppen, zodat zich weinig of geen herstructureringen opdringen. Wanneer een bedrijf toch organisatorische en arbeidsgerelateerde beslissingen neemt, kan de Commissie zich niet met zulke commerciële beslissingen bemoeien. Wel moeten bij een eventuele omschakeling de EU-richtlijnen inzake informatie en raadpleging van de werknemers, collectief ontslag en Europese ondernemingsraden<sup>5</sup> worden nageleefd. Op langere termijn kan het regionaal beleid de omschakelingskosten helpen beperken door noodzakelijke structurele veranderingen aan te moedigen. Instrumenten zoals het Europees Sociaal Fonds, het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het pas opgerichte Fonds voor aanpassing aan de mondialisering kunnen de sociale kosten van de omschakeling op korte termijn helpen verzachten, bijvoorbeeld door arbeiders opleiding te verstrekken om een nieuwe baan te vinden. Bovendien dragen deze fondsen ertoe bij de structurele voorwaarden voor de economische activiteit te verbeteren, wat op zijn beurt nieuwe arbeidsmogelijkheden schept. Gunstige kadervoorwaarden moeten bedrijven in staat stellen snel en op een sociaal verantwoordelijke manier op meer concurrentie te reageren. De Commissie zal in dit verband een forum over herstructurering in de automobiellndustrie oprichten om de uitdagingen aan te pakken en beter in te spelen op en om te gaan met verandering<sup>6</sup>.

De Europese automobiellndustrie wordt momenteel gekenmerkt door een hevige prijsconcurrentie, hoge grondstoffen- en energieprijzen, een sterke nadruk op kostenbeheer en een herstructurering van de productieprocessen. Vanuit beleidsperspectief houden de druk op de werkgelegenheid en de focus op kostenbeheersing in dat de Commissie het effect van toekomstige regelgeving op de werkgelegenheid en het concurrentievermogen zorgvuldig zal analyseren.

### 3. EEN BETER REGELGEVINGSKADER VOOR DE AUTOMOBIELINDUSTRIE

#### 3.1. Interne markt: typegoedkeuring van voertuigen

Het internemarktbeleid voor motorvoertuigen omvat momenteel verplichte bepalingen voor drie voertuigcategorieën (personenauto's, motorfietsen en trekkers). Het is gebaseerd op het **EG-typegoedkeuringssysteem voor complete voertuigen**<sup>7</sup>, dat bijzonder effectief is gebleken. De Commissie is van mening dat dit systeem gehandhaafd moet worden en **dat ook andere categorieën automobiellnducten van de voordelen van het systeem moeten kunnen profiteren** (bv. lichte bedrijfsvoertuigen, bussen en vrachtwagens).

De Commissie vindt dat **de interne markt efficiënter moet werken zodra het voertuig op de markt komt**. Met name problemen met verkeersgeschiktheid en registratieprocedures blijven burgers en ondernemingen zorgen baren.

---

<sup>4</sup> Zie de mededeling van de Commissie: *Uitvoering van het communautair Lissabonprogramma: een beleidskader ter versterking van de EU-industrie - Naar een beter geïntegreerde aanpak van het industriebeleid*, COM(2005) 474 definitief.

<sup>5</sup> Bv. Richtlijn 2002/14/EG, Richtlijn 98/59/EG en Richtlijn 94/45/EG.

<sup>6</sup> Zie de mededeling van de Commissie: *Herstructurerings en werkgelegenheid*, COM(2005) 120.

<sup>7</sup> Richtlijn 70/156/EEG van de Raad, PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1.



De Commissie<sup>8</sup>:

- heeft een voorstel voor een nieuwe kaderrichtlijn voor de goedkeuring van motorvoertuigen<sup>9</sup> aangenomen om de EG-typegoedkeuringsprocedure voor complete voertuigen verplicht te stellen voor alle voertuigcategorieën en verzoekt het Europees Parlement en de Raad dit voorstel zo snel mogelijk goed te keuren;
- heeft in het voorstel voor een nieuwe kaderrichtlijn een bepaling opgenomen in verband met de toelating van onderdelen en uitrusting die essentieel zijn voor de veiligheid en de milieuprestaties van voertuigen.

Voorts zal de Commissie:

1. in 2007 haar interpretatieve mededeling inzake de goedkeurings- en inschrijvingsprocedures voor reeds eerder, in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen actualiseren<sup>10</sup>.

### 3.2. Vereenvoudiging en de internationalisering van de regelgeving

Een van de redenen om de CARS 21-groep in het leven te roepen, was dat de industrie haar bezorgdheid had geuit over de cumulatieve kosten van de regelgeving, die negatieve gevolgen hadden voor het concurrentievermogen en voertuigen onnodig duur maakten. Als onderdeel van CARS 21 werd een specifieke groep opgericht om het regelgevingskader<sup>11</sup> te analyseren en na te gaan of bestaande wetgeving kon worden ingetrokken of vereenvoudigd.

De CARS 21-groep is na het onderzoek tot de conclusie gekomen dat het grootste deel van de bestaande wetgeving moet worden gehandhaafd omdat ze noodzakelijk is voor de bescherming van de gezondheid, de veiligheid, de consument en het milieu. Aangezien de Gemeenschap al is toetreden tot meer dan honderd internationale reglementen met betrekking tot de automobielsector, die zijn aangenomen onder toezicht van de VN/ECE en van toepassing zijn als alternatief voor de overeenkomstige communautaire wetgeving, kunnen volgens de CARS 21-groep niettemin **38 richtlijnen door VN/ECE-reglementen worden vervangen** zonder daardoor het niveau van veiligheid en milieubescherming te verminderen. Eén richtlijn kan worden ingetrokken<sup>12</sup> en **25 richtlijnen en VN/ECE-reglementen komen in aanmerking voor automatische en virtuele tests**, wat de naleving van de regelgeving voor de industrie goedkoper maakt doordat de administratieve procedures minder geld en tijd kosten.

De Commissie steunt deze aanbevelingen, maar beseft ook dat het voor de EU mogelijk moet blijven los van het VN/ECE-systeem wetgeving voor te stellen als dat nodig is om haar doelstellingen, onder meer op gezondheids- en milieugebied, te realiseren. Zij zal de overschakeling op VN/ECE-reglementen nastreven op een manier die verenigbaar is met deze premisse.

---

<sup>8</sup> Reeds voorgestelde of uitgevoerde acties zijn in de mededeling aangegeven met een streepje, acties die de Commissie van plan is voor te stellen zijn genummerd.

<sup>9</sup> COM(2003) 418 definitief.

<sup>10</sup> C 1996/143/04, PB C 143 van 15.5.1996, blz. 4.

<sup>11</sup> Voor nadere bijzonderheden: zie bijlage II bij het eindverslag van CARS 21.

<sup>12</sup> Richtlijn 72/306/EEG van de Raad, PB L 190 van 20.8.1972, blz. 1.

De Commissie:

2. zal voorstellen om 38 EG-richtlijnen<sup>13</sup> door overeenkomstige VN/ECE-reglementen te vervangen zodra de kaderrichtlijn inzake typegoedkeuring is aangenomen (verwacht in 2007);
3. zal in 2008-2009 voorstellen in 25 EG-richtlijnen en VN/ECE-reglementen de noodzakelijke technische voorschriften voor het gebruik van automatische en virtuele tests op te nemen<sup>14</sup>;
4. zal elk jaar een document voor het Europees Parlement opstellen over de voortgang die op het niveau van de VN/ECE en in de comitologieprocedure is geboekt;
5. zal in 2008-2009 de vereenvoudiging van de Richtlijnen 71/127/EEG<sup>15</sup>, 74/297/EEG<sup>16</sup>, 76/115/EEG<sup>17</sup> en 78/932/EEG<sup>18</sup> en van VN/ECE-Reglement nr. 122<sup>19</sup> in overweging nemen.

### 3.3. Milieuvriendelijk wegvervoer: de geïntegreerde aanpak

Auto's zijn verantwoordelijk voor 12% van de Europese **uitstoot van broeikasgassen** en een aanzienlijk deel van de **emissies van verontreinigende stoffen**. De twee voornaamste milieubeleidsgebieden die verband houden met de automobiellindustrie zijn dan ook de Thematische strategie inzake luchtverontreiniging<sup>20</sup> en de communautaire strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door personenauto's<sup>21</sup>. Ook het EU-beleid inzake afval en geluid is relevant voor de automobielsector. De toenemende bezorgdheid over energieprijzen en -voorziening en milieu zal wellicht een belangrijke rol spelen in het debat over de vorm en werking van toekomstige voertuigen.

#### 3.3.1. Emissies van verontreinigende stoffen

Sinds de invoering van de eerste Euro-emissiegrenswaarden is de **uitstoot van NO<sub>x</sub> en deeltjes**, gemeten onder de bij de typegoedkeuring geldende voorwaarden, **met ongeveer 70 à 90% gedaald**. De Commissie is van plan de Euro-emissiegrenswaarden voor lichte en zware bedrijfsvoertuigen verder te verstrengen overeenkomstig de Thematische strategie inzake luchtverontreiniging en zij zal ervoor zorgen dat tijdens emissietests de werkelijke emissies beter worden weergegeven.

De Commissie:

<sup>13</sup> Zie bijlage 2 voor de lijst van de desbetreffende richtlijnen.

<sup>14</sup> Zie bijlage 1 voor de lijst van de desbetreffende richtlijnen en VN/ECE-reglementen.

<sup>15</sup> Richtlijn 71/127/EEG van de Raad, PB L 68 van 22.3.1971, blz. 1.

<sup>16</sup> Richtlijn 74/297/EEG van de Raad, PB L 165 van 20.6.1974, blz. 16.

<sup>17</sup> Richtlijn 76/115/EEG van de Raad, PB L 24 van 30.1.1976, blz. 6.

<sup>18</sup> Richtlijn 78/932/EEG van de Raad, PB L 325 van 20.11.1978, blz. 1.

<sup>19</sup> VN/ECE-Reglement nr. 122: Uniforme technische voorschriften voor de goedkeuring van voertuigen van de categorieën M, N en O met betrekking tot het daarin gemonteerde verwarmingssysteem, 23 februari 2006.

<sup>20</sup> COM(2005) 446.

<sup>21</sup> Een communautaire strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement, COM(95) 689 def. Voor meer informatie: zie [http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2\\_home.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm).

- heeft een voorstel voor **Euro 5**<sup>22</sup>-emissiegrenswaarden aangenomen om de emissie van verontreinigende stoffen door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te beperken. Door de goedkeuring van het voorstel zal de deeltjesuitstoot van voertuigen met dieselmotor met 80% dalen, en de NO<sub>x</sub>-uitstoot van voertuigen met dieselmotor, respectievelijk benzinemotor met 20%, respectievelijk 25%;
- heeft er samen met het Europees Parlement en de Raad toe bijgedragen om de NO<sub>x</sub>-uitstoot (**Euro 6**) door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen verder terug te dringen;
- heeft een voorstel voor een richtlijn inzake de bevordering van schone voertuigen voor wegvervoer<sup>23</sup> aangenomen, dat bedoeld is om de luchtkwaliteit te verbeteren (met name in steden) en het in de handel brengen van schone voertuigen te stimuleren;
- heeft het voorstel voor communautaire strategische richtsnoeren inzake cohesie 2007-2013 goedgekeurd, die investeringen in duurzame vervoersnetwerken en openbaar vervoer bevorderen en voorzien in distributienetwerken voor alternatieve voertuigbrandstoffen.

---

<sup>22</sup> COM(2005) 683 definitief.

<sup>23</sup> COM(2005) 634.

De Commissie:

6. zal in 2007 met een voorstel voor **Euro 6**-emissiegrenswaarden komen om de emissie van verontreinigende stoffen door zware bedrijfsvoertuigen nogmaals aanzienlijk te beperken;
7. werkt aan de goedkeuring van mondiale technische reglementen met betrekking tot (zowel statische als transiënte) emissietestcycli, emissies buiten de cyclus en boorddiagnosesystemen van zware bedrijfsvoertuigen, zodat de werkelijke emissies beter worden weergegeven;
8. onderzoekt de mogelijkheden om ervoor te zorgen dat de emissietestprocedure voor personenauto's ook beter rekening houdt met de werkelijke emissies.

### 3.3.2. *Beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het wegvervoer*

De Commissie kiest voor een geïntegreerde aanpak om de **EU-doelstelling van 120 g CO<sub>2</sub>/km in 2012** te halen door een combinatie van Europese en nationale maatregelen. De Commissie zal indien mogelijk in 2007 en uiterlijk tegen midden 2008 een **wetgevend kader** voorstellen om de EU-doelstelling van 120 g CO<sub>2</sub>/km te verwezenlijken. De nadruk zal liggen op een verplichte vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot om de doelstelling van 130 g CO<sub>2</sub>/km voor nieuwe auto's te bereiken dankzij een verbetering van de voertuigmotor technologie, en een bijkomende vermindering van 10 g CO<sub>2</sub>/km, of gelijkwaardig indien dat technisch noodzakelijk is, dankzij andere **technologische verbeteringen en een hoger aandeel biobrandstoffen**, met name:

- a) het vaststellen van minimumrendementseisen voor klimaatregelingsapparatuur;
- b) de verplichte installatie van nauwkeurige bandendrukcontrolesystemen;
- c) het vaststellen van maximumgrenzen voor de rolweerstand van banden in de EU, voor banden die op personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen worden gemonteerd;
- d) het gebruik van schakelindicatoren, rekening houdend met de mate waarin de consument een dergelijke inrichting in werkelijke rijomstandigheden gebruikt;
- e) de verbetering van het brandstofrendement van lichte bedrijfsvoertuigen (bestelwagens) om te komen tot 175 g CO<sub>2</sub>/km in 2012 en 160 g CO<sub>2</sub>/km in 2015;
- f) het toenemende gebruik van biobrandstoffen met het oog op een maximalisering van de milieuprestaties.

De hierboven genoemde maatregelen moeten meetbaar, controleerbaar en verklaarbaar zijn, zonder dubbele tellingen van de CO<sub>2</sub>-vermindering.

De Commissie stemt ermee in dat het wetgevend kader waarbij de **doelstelling voor nieuwe auto's** wordt ingesteld, erop gericht zal zijn concurrentieneutrale, sociaal billijke en duurzame verminderingdoelen vast te stellen die billijk zijn voor alle Europese autoconstructeurs, en onverantwoorde verstoringen van de concurrentie tussen autoconstructeurs te vermijden.

Het wetgevend kader zal **verenigbaar zijn met de algemene doelstelling, namelijk het halen van de Kyoto-normen voor de EU**, en gebaseerd zijn op een **grondige effectbeoordeling**. Een dergelijke effectbeoordeling zal betrekking hebben op de kosten en baten van verschillende opties in vergelijking met de huidige situatie van gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot, rekening houdend met de nieuwste technologie om de auto schoner te maken.

Naast het wetgevend kader moet de strategie van de Commissie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot ook andere vormen van wegvervoer (zware bedrijfsvoertuigen enz.), **de lidstaten** (CO<sub>2</sub>-gerelateerde belasting en andere fiscale stimulansen, het gebruik van overheidsopdrachten, verkeersmanagement, infrastructuur enz.) **en de consument** (geïnformeerd kopen, verantwoord rijgedrag) ertoe aanmoedigen **extra inspanningen** te leveren.

De Commissie:

9. presenteert haar toekomstige strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door auto's via een geïntegreerde aanpak zoals hierboven beschreven, samen met deze mededeling in haar mededeling aan het Europees Parlement en de Raad, *Resultaten van de evaluatie van de communautaire strategie ter vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's*<sup>24</sup>;
10. zal nagaan of de sector van het wegvervoer in de Gemeenschapsregeling voor de handel in emissierechten kan worden opgenomen voor de derde toewijzingsperiode die in 2013 van start gaat;
11. zal, na de recente goedkeuring van haar voortgangsverslag inzake biobrandstoffen<sup>25</sup>, in het kader van de mededeling *Een energiebeleid voor Europa*, waarin een bindende minimumdoelstelling van 10% biobrandstoffen tegen 2020 wordt voorgesteld, met een voorstel komen om Richtlijn 2003/30/EG<sup>26</sup> betreffende het gebruik van biobrandstoffen of andere hernieuwbare brandstoffen in het vervoer, in 2007 te herzien;
12. zal nagaan wat de mogelijkheden zijn om een beleidskader te ontwikkelen dat het gebruik van biobrandstoffen aanmoedigt, waardoor de uitstoot van broeikasgassen moet dalen, en zal het onderzoek naar en de ontwikkeling van biobrandstoffen van de tweede generatie blijven steunen;
13. zal in 2007 een voorstel indienen voor een verordening betreffende motorvoertuigen op waterstof om het veilige gebruik van deze technologie te garanderen;
14. zal in het kader van het initiatief “De intelligente auto” (i2010)<sup>27</sup> verdergaan met het onderzoek naar en de ontwikkeling van op informatie- en communicatietechnologie (ICT) gebaseerde technologie en toepassingen voor schonere en energiezuinigere mobiliteit, inclusief hulpmiddelen om milieuvriendelijk te rijden;

<sup>24</sup> COM(2007) 19 definitief.

<sup>25</sup> COM(2006) 845 definitief.

<sup>26</sup> Richtlijn 2003/30/EG, PB L 123 van 17.5.2003, blz. 42.

<sup>27</sup> COM(2006) 59 definitief.

- |     |                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15. | zal intelligente vervoerssystemen zoals Galileo een centrale rol toebedelen in haar komende actieplan inzake logistiek en haar groenboek inzake stadsvervoer, om zo het vervoer te verbeteren en tot een veilige en duurzame mobiliteit voor Europa te komen; |
| 16. | moedigt de Europese Investeringsbank aan om het communautaire beleid inzake CO <sub>2</sub> -vermindering te steunen door economisch haalbare projecten op het gebied van brandstofefficiëntie en hernieuwbare brandstoffen te helpen financieren.            |

### 3.3.3. Overig milieubeleid

Bovendien is ook het EU-beleid betreffende de recyclage van voertuigen, lawaai en mobiele aircosystemen van belang voor de automobiellindustrie.

De Commissie:

- heeft een geleidelijke eliminatie van bepaalde gefluoreerde broeikasgassen uit klimaatregelingssystemen in voertuigen<sup>28</sup> voorgesteld, die door het Europees Parlement en de Raad is aangenomen.

Toekomstperspectieven

De Commissie:

- |     |                                                                                                                                                                                                                            |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 17. | zal bij de volgende herziening van de richtlijn betreffende autowrakken <sup>29</sup> de kwestie van de niet-geharmoniseerde implementering van deze richtlijn in de lidstaten aankaarten (2009);                          |
| 18. | zal in 2007-2009 streven naar een holistische aanpak van lawaai-kwesties, waarbij alle relevante belanghebbenden en factoren worden betrokken (bv. verkeersmanagement, rijgedrag, voertuig- en bandentechnologie, wegdek). |

### 3.4. Veiliger Europese wegen: een gezamenlijke inspanning

De verkeersveiligheid in Europa is er aanmerkelijk op vooruitgegaan: terwijl het verkeer op de Europese wegen de afgelopen 30 jaar is verdrievoudigd, is het aantal verkeersdoden in diezelfde periode met de helft gedaald. Voor de alsmaar toenemende mobiliteit van de Europese burger wordt echter nog steeds een hoge prijs betaald: uit de jongste cijfers blijkt dat in 2005 ongeveer 41 600 mensen omkwamen op de Europese wegen<sup>30</sup>. De Commissie heeft verklaard dat ze het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010 met de helft wil terugdringen<sup>31</sup>.

De Commissie vindt dat een effectieve verkeersveiligheidsstrategie gebaseerd moet zijn op de **interactie tussen verbeteringen in voertuigtechnologie, wegeninfrastructuur, rijgedrag en handhaving**.

<sup>28</sup> Richtlijn 2006/40/EG, PB L 161 van 14.6.2006, blz. 12.

<sup>29</sup> Richtlijn 2000/53/EG, PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34.

<sup>30</sup> Tussenbalans van het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid: COM(2006) 74 definitief.

<sup>31</sup> COM(2001) 370 definitief. De tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van de Europese Commissie van 2001 is in 2006 voltooid, COM(2006) 314 definitief.

De Commissie:

- heeft haar goedkeuring gehecht aan Aanbeveling 2004/345/EG<sup>32</sup> inzake beste praktijken voor controle van de toepassing van de regels inzake het rijden onder invloed van alcohol, overdreven snelheid en het gebruik van de veiligheidsgordel;
- heeft VN/ECE-Reglement nr. 104<sup>33</sup> aanvaard en VN/ECE-Reglement nr. 48<sup>34</sup> gewijzigd om de zichtbaarheid van zware bedrijfsvoertuigen te verbeteren;
- heeft een mededeling “eCall naar de burger brengen”<sup>35</sup> goedgekeurd met het oog op een snellere introductie van eCall-systemen, die prioritair zijn genoemd in het kader van het eSafety-initiatief;
- heeft een mededeling goedgekeurd over het initiatief “De intelligente auto”<sup>36</sup>, dat het gebruik van geavanceerde veiligheidstechnologie wil aanmoedigen om het aantal verkeersslachtoffers in de EU te helpen terugdringen;
- heeft een voorstel voor een richtlijn betreffende het veiligheidsbeheer van wegeninfrastructuur<sup>37</sup> goedgekeurd;
- heeft haar goedkeuring gehecht aan een voorstel voor een richtlijn betreffende de installatie van spiegels op bestaande in de Gemeenschap geregistreerde vrachtwagens teneinde dode hoeken in het zicht naar achteren te voorkomen<sup>38</sup>;
- heeft een voorstel voor communautaire strategische richtsnoeren inzake cohesie 2007-2013 goedgekeurd, waarin onder meer wordt aanbevolen te investeren in passend verkeersmanagement en daarbij bijzondere aandacht te schenken aan de veiligheid.

Rekening houdend met de aanbevelingen van de CARS 21-groep heeft de Commissie voor een toekomstgerichte aanpak van de verkeersveiligheid gekozen en mogelijke toekomstige initiatieven op dit gebied beoordeeld.

Bijgevolg zal de Commissie tussen 2007 en 2009 de mogelijkheid onderzoeken om met voorstellen te komen om:

19. de installatie van Isofix-kinderbeveiligingssystemen verplicht te stellen voor alle nieuwe voertuigen van categorie M<sub>1</sub>;
20. het gebruik van dagrijlicht verplicht te stellen (op 1 augustus 2006 is over dit onderwerp een openbare raadpleging gestart);

<sup>32</sup> Aanbeveling van de Commissie van 6 april 2004, PB L 111 van 17.4.2004, blz. 75.

<sup>33</sup> VN/ECE-Reglement nr. 104: Uniforme voorschriften betreffende de goedkeuring van retroflecterende markeringen voor zware en lange voertuigen en hun aanhangers, 22 januari 1998.

<sup>34</sup> VN/ECE-Reglement nr. 48: Verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen.

<sup>35</sup> COM(2005) 431 definitief.

<sup>36</sup> COM(2006) 59 definitief.

<sup>37</sup> COM(2006) 569 definitief.

<sup>38</sup> COM(2006) 570 definitief.

21. de installatie van de elektronische stabiliteitscontrole verplicht te stellen, eerst voor zware bedrijfsvoertuigen en vervolgens voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, zodra een testmethode is ontwikkeld;
22. veiligheidsgordelverklippers verplicht te stellen voor alle nieuwe voertuigen;
23. de voorschriften van fase II van de richtlijn Voetgangersbescherming te wijzigen om de bepalingen van Richtlijn 2003/102/EG<sup>39</sup> te verbeteren;
24. de grensoverschrijdende afdwinging van boetes voor verkeersovertredingen in het buitenland te verbeteren (op 6 november 2006 is over dit onderwerp een openbare raadpleging gestart).

Bovendien zal de Commissie:

25. de kosten, baten en haalbaarheid onderzoeken van de installatie van noodremsystemen op voertuigen (met name zware bedrijfsvoertuigen). De Commissie is bezig met een onderzoek van dergelijke systemen en heeft een werkgroep van belanghebbenden opgericht om haar daarbij te helpen;
26. zich blijven inspannen om de ontwikkeling, introductie en toepassing van ingebouwde actieveveiligheidssystemen en systemen waarbij voertuig en infrastructuur interageren, te bevorderen in het kader van het i2010-initiatief "De intelligente auto";
27. in 2006 de derde mededeling over eSafety goedkeuren, die het Europees Parlement en de Raad wijst op aanvullende maatregelen met het oog op de volledige introductie van eCall vanaf 2010;
28. aanmoedigen dat communautaire steun voor de sector van het wegvervoer beperkt wordt tot projecten die rekening houden met goede praktijkvoorbeelden inzake verkeersveiligheid;
29. de lidstaten oproepen om het verbod op rijden onder invloed van alcohol en de naleving van de regels inzake overdreven snelheid en het gebruik van de veiligheidshelm door motorfietsers te verbeteren en het gebruik van de veiligheidsgordel te bevorderen en af te dwingen.

### 3.5. Handel en overzeese markten: streven naar eerlijke wereldwijde concurrentie<sup>40</sup>

Het grootste deel van de wereldwijde stijging van de vraag naar automobielenproducten in het volgende decennium zal komen van snelgroeiende economieën (zoals China, India en Rusland) en de internationale dimensie is van cruciaal belang voor het concurrentievermogen van de Europese automobielenindustrie.

De Commissie is van mening dat **multilaterale onderhandelingen** de markttoegang voor Europese producten kunnen verbeteren, terwijl bij handelsrelaties met derde landen ook

<sup>39</sup> Richtlijn 2003/102/EG, PB L 321 van 6.12.2003, blz. 15.

<sup>40</sup> De aanpak van het handelsbeleid door de Commissie is geschetst in de recente mededeling "Global Europe: Competing in the World", COM(2006) 567 definitief.



**bilaterale of regionale benaderingen** (via vrijhandelsovereenkomsten of soortgelijke instrumenten) moeten worden gevolgd.

In een mondiale industrie zijn de voorwaarden met betrekking tot **buitenlandse directe investeringen** en de totstandbrenging van **lokale productie** in derde landen even belangrijk als de meer traditionele in- en uitvoerstromen. Het Europese beleid moet erop toezien dat de overzeese activiteiten van Europese ondernemingen niet lijden onder oneerlijke discriminatie.

De Commissie wil de governance inzake regelgeving op internationaal niveau versterken en uitbreiden, met name via het VN/ECE-kader (zie punt 3.2)<sup>41</sup>, om de **non-tarifaire handelsbelemmeringen** te verminderen en ervoor te zorgen dat overal ter wereld dezelfde regelgevingsvoorwaarden gelden. De automobieliindustrie maakt zich ook ernstige zorgen over de handhaving van de **intellectuele-eigendomsrechten** in sommige delen van de wereld.

De Commissie is bezorgd over de markttoegang tot **China** en de operationele voorwaarden aldaar. Dit is een belangrijke kwestie, niet alleen vanwege het marktpotentieel van China, maar ook omdat er op andere grote opkomende markten soortgelijke problemen kunnen rijzen.

De Commissie:

- heeft geopteerd voor een beleid dat meer internationale technische harmonisatie van motorvoertuigreglementen in het kader van de VN/ECE-overeenkomsten van 1958 en 1998 aanmoedigt;
- heeft formeel verzocht een WTO-comité voor de regeling van geschillen op te richten om de nog hangende kwesties in verband met de behandeling van ingevoerde voertuigonderdelen door China op te lossen. De Verenigde Staten en Canada hebben soortgelijke klachten geopperd.

Toekomstperspectief

De Commissie:

30. zal geval per geval bekijken of over bilaterale vrijhandelsovereenkomsten met derde landen (met name in Zuidoost-Azië) kan worden onderhandeld en in voorkomend geval met dergelijke onderhandelingen starten;
31. zal de ontwikkeling van het bedrijfsleven en de regelgeving in China blijven volgen om ervoor te zorgen dat een betere markttoegang als gevolg van de toetreding van China tot de WTO een voldongen feit wordt;
32. zal met China een formele dialoog aangaan over kwesties die verband houden met de regelgeving van dat land, zodat voor iedereen gelijke concurrentievoorwaarden gelden en de rechtszekerheid verzekerd is voor bedrijven die actief zijn op deze markt. De Commissie zal in dit verband de ontwikkeling van het Chinese ontwerp van antimonopoliewetgeving blijven volgen;

---

<sup>41</sup> Zoals aangegeven in punt 3.2, zal de Commissie internationale harmonisering nastreven, maar zodanig dat de EU op het gebied van veiligheid en milieu onafhankelijk wetgeving kan vaststellen mocht dat in de toekomst nodig zijn.

33. zal de banden met Rusland op autobielgebied aanhalen in het kader van de Gemeenschappelijke Economische Ruimte EU-Rusland;
34. zal blijven toezien op de wereldwijde bevordering en handhaving van de intellectuele-eigendomsrechten via bestaande internationale overeenkomsten en zal uitgebreide bepalingen inzake intellectuele eigendom opnemen in toekomstige bilaterale overeenkomsten.

### 3.6. Onderzoek en ontwikkeling: cruciaal voor het toekomstige concurrentievermogen

De autobielindustrie investeert ongeveer 20 miljard euro (ongeveer 5% van de omzet van de sector) in onderzoek en productontwikkeling en is daarmee **in absolute cijfers de grootste industriële investeerder in O&O van Europa**.

Technologieplatforms zijn belangrijk om voor de industrie relevante onderzoeksbehoeften vast te stellen. De **“Vision of road transport in 2020”**, de strategische onderzoeksagenda die door de **European Road Transport Research Advisory Council (ERTRAC)** is opgesteld en de visie van andere relevante technologieplatforms<sup>42</sup> hebben een doorslaggevende rol gespeeld bij de oriëntatie van de toekomstige O&O-inspanningen voor de volledige waardeketen van de autobielsector op regionaal, nationaal en EU-niveau.

De Commissie:

- heeft in het zevende kaderprogramma voor onderzoek (KP7) voorgesteld om van “Vervoer (inclusief luchtvaart)” een prioritair thema te maken; het voorgestelde budget (4 180 miljoen euro) betekent een sterke stijging in de toewijzing van communautaire middelen voor innovatie in de autobielsector;
- heeft in KP7, onder het thema Informatie- en communicatietechnologie, voorgesteld het onderzoek inzake ICT voor mobiliteit, milieuduurzaamheid en energie-efficiëntie voort te zetten, voortbouwend op het onderzoek in het kader van het vijfde en het zesde Kaderprogramma.

De Commissie is van mening dat het Europese onderzoek in het kader van KP7 zowel op incrementeel onderzoek (bv. **technologie voor schone en energie-efficiënte thermische motoren, geïntegreerde veiligheidssystemen**) als op innoverende technologie (bv. **waterstof en brandstofcellen, ontwikkeling van herlaadbare hybriden, biobrandstoffen van de tweede generatie**) moet worden toegespitst. De Commissie vindt het bovendien belangrijk dat er leidinggevende markten ontstaan op gebieden die relevant zijn voor deze sector (voorbeelden zijn waterstof en brandstofcellen, biobrandstoffen enz.).

Vanuit een ruimer perspectief maakt nieuwe, veiligere, efficiëntere en minder vervuilende autobieltechnologie deel uit van het concept van intelligente vervoerssystemen. De autobielindustrie is actief betrokken bij verschillende technologieplatforms<sup>43</sup> die direct of

<sup>42</sup> Bv. het platform voor waterstof en brandstofcellen, voor geavanceerde materialen en technologieën, voor integratie van intelligente systemen enz.

<sup>43</sup> Bv. NESSI, het platform voor software, en ARTEMIS, het platform voor ingebouwde IT-systemen.

indirect bijdragen aan het concurrentievermogen van de automobiellindustrie en aan de ontwikkeling van betere vervoerssystemen.

De Commissie:

35. zal de samenwerking tussen de EU en de industrie op O&O-gebied blijven ontwikkelen (met name via KP7);
36. zal ernaar streven de coherente samenwerking op onderzoeksvlak tussen de EU, de lidstaten en de automobiellindustrie in het kader van een systeembenadering te versterken en verschillende instrumenten voor O&O-steun in de automobiellsector aan te wenden, waaronder samenwerkingsprojecten en expertisenetwerken;
37. zal de onderzoeksprogramma's toespitsen op het efficiënter maken van het wegvervoer en het verbeteren van de milieuvriendelijkheid en de veiligheid. Bijzondere aandacht zal gaan naar schone, hernieuwbare brandstoffen en intelligente voertuigen en wegen (bv. het project "De intelligente auto" in het kader van het i2010-initiatief);
38. zal publiek-particuliere partnerschappen gebruiken als nieuw instrument voor industrieel onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie. Zij bereidt samen met de automobiellindustrie (en andere belanghebbenden) de oprichting voor van een gezamenlijk technologie-initiatief op het gebied van waterstof en brandstofcellen;
39. moedigt Europese financieringsinstellingen zoals de Europese Investeringsbank aan om het onderzoek in de automobiellsector te blijven steunen en hun activiteiten toe te spitsen op projecten die tot een betere energie-efficiëntie, minder emissies en meer veiligheid leiden, met name via de nieuwe financieringsfaciliteit met risicodeling.

### 3.7. Belastingen en fiscale stimulansen en concurrentie op de aftermarket

#### 3.7.1. Belastingen en fiscale stimulansen

Uit de discussies van de CARS 21-groep is gebleken dat de verschillende **belastingstelsels** voor voertuigen in de lidstaten **een van de grootste obstakels voor een goed werkende interne markt** vormen, terwijl het gebruik van fiscale stimulansen door de lidstaten zou moeten worden gecoördineerd en aantoonbaar zou moeten bijdragen aan de EU-beleidsdoelstellingen op gebieden zoals milieu en veiligheid. In het verlengde van het voorstel van de Commissie hebben het Europees Parlement en de Raad in dit verband een artikel goedgekeurd waarmee in de verordening inzake Euro 5 en 6 de voorwaarden voor het toekennen van financiële stimulansen worden vastgesteld<sup>44</sup>.

De Commissie:

- heeft een voorstel voor een richtlijn betreffende de belasting van personenauto's<sup>45</sup> ingediend, dat nu door het Europees Parlement en de Raad wordt besproken; de

<sup>44</sup> COM(2005) 683 definitief.

<sup>45</sup> COM(2005) 261 definitief.

Commissie verzoekt het Parlement en de Raad de voorgestelde richtlijn zo snel mogelijk goed te keuren.

### 3.7.2. Concurrentie op de aftermarket

Wat de distributie van voertuigen betreft, zal de Commissie erop blijven toezien dat Verordening nr. 1400/2002 inzake de **distributie van motorvoertuigen**<sup>46</sup> overal in de Gemeenschap wordt toegepast; gezien de toenemende complexiteit van voertuigen is het noodzakelijk geworden dat alle voertuigreparateurs in de Gemeenschap over de passende **technische reparatie-informatie** kunnen beschikken. De Commissie heeft overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/69/EG<sup>47</sup> een duidelijk mandaat van het Europees Parlement voor acties op dit gebied.

De Commissie:

- heeft in het Euro 5-voorstel<sup>48</sup> een bepaling opgenomen die voertuigfabrikanten verplicht om onafhankelijke reparateurs via websites onbeperkte en gestandaardiseerde toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie te verstrekken in een formaat dat door een technisch comité van belanghebbenden is ontwikkeld (OASIS-formaat).

## 4. VOLGENDE STAPPEN

De Commissie wil haar beleid voor betere regelgeving uitvoeren en is van mening dat dit een unieke kans is om een **andere beleidsvormingscultuur met betrekking tot het industriebeleid** te ontwikkelen. Volgens de Commissie moeten concepten zoals kwaliteit van de wetgeving, vereenvoudiging, effectbeoordeling, overleg met belanghebbenden, uitvoeringstermijnen en keuze van instrumenten centraal staan bij de ontwikkeling van wetsvoorstellen.

De grootste uitdaging van een dergelijk beleidsproces is de **relatie tussen voorspelbaarheid enerzijds en kwaliteit en flexibiliteit anderzijds**. Aangeven in welke richting de regelgeving in de toekomst zal evolueren, zal onvermijdelijk vragen doen rijzen over de kwaliteit en beschikbaarheid van de gegevens die worden gebruikt om prognoses te maken over de toekomst op middellange en lange termijn. Daarom moet een systeem van **periodieke evaluatie en herziening** worden ingesteld.

Om ervoor te zorgen dat het Europees Parlement en de Raad geregeld over het VN/ECE-proces worden geïnformeerd, is de Commissie voornemens het Europees Parlement jaarlijks een document toe te zenden met een update van de werkzaamheden die in het kader van de VN/ECE en de comitéprocedure plaatsvinden.

De Commissie:

<sup>46</sup> Verordening (EG) nr. 1400/2002 van de Commissie van 31 juli 2002 betreffende de toepassing van artikel 81, lid 3, van het Verdrag op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigensector.

<sup>47</sup> Richtlijn 98/69/EG, PB L 350 van 28.12.1998, blz. 1.

<sup>48</sup> COM(2005) 683 definitief.

- |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 40. | zal in 2009 samen met alle relevante belanghebbenden een tussentijdse evaluatie van de in deze mededeling voorgestelde acties maken om de voortgang te meten en het regelgevingskader voor de automobiellndustrie op basis van de resultaten van die evaluatie eventueel aan te passen; |
| 41. | zal de cowetgevers geregeld informeren over de stand van de wijzigingen in de automobielregelgeving aan de hand van een jaarlijks werkdocument over de voortgang die bij de VN/ECE is geboekt.                                                                                          |

## **BIJLAGEN**

1. Lijst van richtlijnen die in aanmerking komen voor automatische en virtuele tests
2. Lijst van richtlijnen die door VN/ECE-reglementen kunnen worden vervangen

## **Bijlage 1: Lijst van richtlijnen die in aanmerking komen voor automatische en virtuele tests**

Komen in aanmerking voor **automatische tests**:

### EG-richtlijnen:

70/222/EEG (achterste kentekenplaat)  
77/389/EEG (sleepinrichtingen)  
78/316/EEG (identificatie van bedieningsorganen)  
78/317/EEG (ontdooiings- en ontwasemingsinrichtingen)  
78/318/EEG (ruitensproeiers en ruitensproeiers)  
78/549/EEG (wielafschermingen)  
92/21/EEG (massa's en afmetingen van auto's)

97/27/EG (massa's en afmetingen)  
92/114/EG (naar buiten uitstekende delen van cabines)

### VN/ECE-reglementen:

28 (geluidssignaalinrichtingen)  
48 (installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen)  
121 (bedieningsorganen)  
122 (verwarmingssystemen)  
43 (deel over de installatie van veiligheidsruiten)  
55 (koppelinrichtingen; alleen voor de geometrische eisen)

Komen in aanmerking voor **virtuele tests**:

### EG-richtlijnen:

77/389/EEG (sleepinrichtingen)  
77/649/EEG (zichtveld naar voren)  
78/318/EEG (ruitensproeiers en ruitensproeiers; voor geometrische eisen)  
78/549/EEG (wielafschermingen)  
92/114/EG (naar buiten uitstekende delen van cabines)

### VN/ECE-reglementen:

46 (achteruitkijkspiegels)  
21 (voor de geometrische eisen met betrekking tot de binneninrichting)  
26 (naar buiten uitstekende delen)  
48 (installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen)  
55 (koppelinrichtingen; alleen voor de geometrische eisen)

## **Bijlage 2: Lijst van richtlijnen die door VN/ECE-reglementen kunnen worden vervangen**

70/157/EEG (geluidsniveau)  
70/221/EEG (brandstoftanks)  
70/311/EEG (stuurinrichtingen)  
70/387/EEG (deursluitingen en -scharnieren)  
70/388/EEG (geluidssignaalrichting)  
71/127/EEG (zicht naar achteren)  
71/320/EEG (reminrichtingen)  
72/245/EEG (onderdrukking van radiostoringen)  
74/60/EEG (binneninrichting)  
74/61/EEG (antidiefstalsysteem en startbeveiliging)  
74/297/EEG (gedrag van de stuurinrichting bij botsingen)  
74/408/EEG (sterkte van de zitplaatsen)  
74/483/EEG (naar buiten uitstekende delen)  
75/443/EEG (achteruitrijinrichtingen en snelheidsmeter)  
76/756/EEG (installatie van verlichting)  
76/757/EEG (retroreflectoren)  
76/758/EEG (lichten)  
76/759/EEG (richtingaanwijzers)  
76/760/EEG (achterkentekenplaatverlichting)  
76/761/EEG (koplichten)  
76/762/EEG (mistlichten voor)  
77/538/EEG (mistlichten achter)  
77/539/EEG (achteruitrijlichten)  
77/540/EEG (parkeerlichten)  
77/541/EEG (veiligheidsgordels)  
78/316/EEG (identificatie van bedieningsorganen)  
2001/56/EG (verwarming)  
80/1269/EEG (motorvermogen)  
89/297/EEG (zijdelingse afscherming)  
92/22/EG (veiligheidsruiten)  
92/23/EG (banden)  
94/20/EG (koppelinrichtingen)  
95/28/EG (brandbaarheid)  
2001/85/EG (bussen en toerbussen)  
96/79/EG (frontale botsingen)  
96/27/EG (zijdelingse botsingen)  
98/91/EG (vervoer van gevaarlijke goederen)  
2000/40/EG (beschermingsinrichting aan de voorzijde tegen klemrijden)