

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd**

**(COM(2016) 31 final — 2016/0014 (COD))**

(2016/C 303/11)

**Rapporteur: Jan SIMONS**

Het Europees Parlement en de Raad hebben op respectievelijk 4 en 11 februari 2016, overeenkomstig artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, besloten om het Europees Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het

*„Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd*

(COM(2016) 31 final — 2016/0014 (COD)).

De afdeling Interne Markt, Productie en Consumptie, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 10 mei 2016 goedgekeurd.

Het Comité heeft tijdens zijn op 25 en 26 mei 2016 gehouden 517e zitting (vergadering van 25 mei 2016) het volgende advies uitgebracht, dat met 157 stemmen vóór en 2 stemmen tegen, bij 2 onthoudingen, is goedgekeurd.

## **1. Conclusies en aanbevelingen**

1.1. Het EESC is ingenomen met het Commissievoorstel dat beoogt de doeltreffendheid te verbeteren van het rechtskader voor het bereiken van economische, ecologische en sociale doelen en bijdraagt aan meer onafhankelijkheid en verantwoordingsplicht in het systeem. Het belang van evenwichtige wetgeving moet echter worden benadrukt, evenals de behoefte aan doeltreffende, kostenefficiënte maatregelen.

1.2. Om de verschillen in uitleg en strikte toepassing in de lidstaten terug te dringen, steunt het EESC de voorgestelde vervanging van een richtlijn door een verordening. Het EESC beveelt aan om dit voortaan en voor zover dienstig met alle regels voor de interne markt te doen.

1.3. Deze herziening betreft de goedkeuring van een reeks wetgevingshandelingen en het gelijktrekken van een aantal termijnen. De Commissie, het Parlement en de Raad worden verzocht een — momenteel ontbrekend — passend en ambitieus tijdschema uit te werken voor de vaststelling van gedelegeerde en uitvoeringshandelingen.

1.4. Gedetailleerde regels voor markttoezicht zijn bedoeld om niet-conforme producten op doeltreffende wijze van deze specifieke markt uit te sluiten. Maar doeltreffende en kostenefficiënte maatregelen zijn geboden, vooral als zij van invloed zijn op markttransacties en de kosten per product. Een doeltreffend en helder systeem voor de coördinatie en samenwerking tussen alle betrokkenen is cruciaal, vooral wat betreft de activiteiten van de lidstaten.

1.5. Verbeteringen van het ontwerp, de periodieke keuring en de werking van technische diensten zijn positieve onderdelen, maar er worden diverse belastende en overbodige vereisten voorgesteld die tot meer kosten en vertragingen leiden, voor zowel de overheidsdiensten als de producenten, zonder enige concrete voordelen.

1.6. Er moeten uitvoerigere procedures komen om het nieuwe concept „geldigheidsduur van de goedkeuringscertificaten” efficiënter in te voeren.

1.7. Het EESC verzoekt om nadere verduidelijking en vereenvoudiging van de procedures en vereisten, die gevolgen hebben voor kleine en middelgrote ondernemingen, alsook voor nichemarkten, onderdelen en componenten. Voorts wordt aanbevolen de typegoedkeuring van vervolgmktproducten die van invloed zijn op de veiligheid en op milieuprestaties, goed te bekijken en te reguleren.

## 2. Inleiding en achtergrond

2.1. De automobielenindustrie is een grote speler in de economie in de EU. De sector bood in 2012 direct werk aan 2,3 miljoen mensen en indirect werk aan 9,8 miljoen mensen. Circa 75 % van de originele onderdelen en technologie voor voertuigen is afkomstig van onafhankelijke leveranciers. De omzet bedraagt 859 miljard EUR, wat goed is voor 6,4 % van het bruto binnenlands product van de EU.

2.2. Het rechtskader voor de typegoedkeuring voor de EU is Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup>, die de procedures bevat voor de goedkeuring van nieuwe voertuigen, aanhangers en de systemen en de onderdelen daarvan in verband met veiligheids- en milieunormen. Er zijn zeventig specifieke technische voorschriften vereist, waarvan er vele internationale, door de Verenigde Naties opgestelde voorschriften zijn.

2.3. Algemene bepalingen inzake markttoezicht zijn van toepassing overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(2)</sup>.

2.4. De Commissie is al in 2010 begonnen met de herziening van het rechtskader voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen.

2.5. Het huidige kader ligt zwaar onder vuur sinds september 2015, toen aan het licht kwam dat Volkswagen „manipulatie-instrumenten” gebruikt had, een speciaal type software om de emissie-eisen te omzeilen. In 2016 stelde de Commissie dat „de mechanismen voor het waarborgen van een geharmoniseerde uitvoering en handhaving niet voldoende solide zijn” en „dat, ten gevolge van aanzienlijke afwijkingen in de interpretatie en toepassing van de regels” door de lidstaten, „de voornaamste doelstellingen van de richtlijn zijn ondermijnd”.

2.6. De effectbeoordeling van de Commissie voor dit voorstel voorziet enorme kosten voor niet-conforme voertuigen en onderdelen, die op kunnen lopen tot 12 miljard EUR per jaar.

## 3. Het Commissievoorstel

3.1. De belangrijkste resultaten van een (in 2010 uitgevoerde) openbare raadpleging, een effectbeoordeling en geschiktheidscontrole (2013) nopen samen met de conclusies van het actieplan van de Commissie voor een concurrerende en duurzame Europese automobielenindustrie, „CARS 2020”, (2012) tot een herziening van de procedures voor het toezicht op motorvoertuigen op de EU-markt om te garanderen dat alle voertuigen en onderdelen aan de regelgeving voldoen, terwijl tegelijkertijd de administratieve lasten worden beperkt, onderzoek en de ontwikkeling van innovatieve producten worden ondersteund, internationale harmonisatie wordt gestimuleerd en aandacht wordt besteed aan de behoeften van kleine en middelgrote ondernemingen.

3.2. Met het voorstel worden drie zaken bereikt:

- versterking van de onafhankelijkheid en de kwaliteit van de tests voor het in de handel brengen van een auto;
- grotere doeltreffendheid van het systeem voor markttoezicht, door de controle van nieuwe of reeds in gebruik zijnde voertuigen en onderdelen;
- versterking van het typegoedkeuringsstelsel met meer toezicht op Europees niveau.

---

<sup>(1)</sup> Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

<sup>(2)</sup> Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

3.3. De Commissie stelt onder andere voor om het beloningsbeleid te wijzigen om financiële banden tussen testlaboratoria en producenten te vermijden, die tot belangenconflicten zouden kunnen leiden en de onafhankelijkheid van de tests in het gedrang zouden kunnen brengen. Het voorstel bevat tevens strengere prestatiecriteria voor deze technische diensten, die geregeld en onafhankelijk gecontroleerd zouden moeten worden om hun aanwijzing te verkrijgen en te behouden. Nationale instanties voor typegoedkeuring worden onderworpen aan collegiale toetsing om te waarborgen dat de relevante regels in de gehele EU uitgevoerd en onverkort nageleefd worden.

3.4. Het voorstel bevat een regeling voor het beheer en de coördinatie van willekeurige controles van nieuwe en reeds in gebruik zijnde voertuigen en onderdelen en verleent de Commissie de bevoegdheid om controles en terugroepacties uit te voeren.

#### 4. Algemene opmerkingen

4.1. Het EESC verwelkomt het voorstel van de Commissie in grote lijnen en benadrukt het belang van evenwichtige wetgeving. Het voorstel zal uitmonden in kostenefficiënte maatregelen voor:

- een evenwichtiger speelveld waar marktdeelnemers profiteren van eerlijke concurrentie;
- meer bescherming van consumenten en het milieu tegen niet-conforme producten die tot meer verkeersongevallen en en een slechtere luchtkwaliteit leiden;
- zorgvuldige aandacht voor de behoeften van kleine en middelgrote ondernemingen;
- herstel van het consumentenvertrouwen in deze marktsector.

4.2. Wat aandacht verdient, is het tijdschema voor de invoering van nieuwe vereisten en procedures die de overheidsdiensten en producenten genoeg aanlooptijd geven om zich aan te passen. Dit tijdschema dient volledig afgestemd te zijn op alle relevante gedelegeerde en uitvoeringshandelingen die de Commissie in de nabije toekomst moet vaststellen.

4.3. Opnieuw ligt de nadruk op markttoezicht; speciale nieuwe voorschriften worden ingevoerd om de situatie in deze marktsector aan te pakken. Maar voorkomen moet worden dat allerlei min of meer dezelfde controles worden uitgevoerd en dat steeds om min of meer dezelfde informatie wordt verzocht, teneinde marktdistorsies en buitensporige lasten of kosten te vermijden, en zaken met betrekking tot markttoezicht moeten tegen marktprijzen verkregen kunnen worden; daarom moet er een degelijk en doeltreffend coördinatie- en samenwerkingsstelsel komen voor alle betrokken partijen (instanties voor markttoezicht, marktdeelnemers, producenten, instanties voor typegoedkeuring), waarbij ook rekening gehouden wordt met bestaande goede praktijken in en/of buiten Europa.

4.4. Het EESC staat achter het streven naar een doeltreffender kader voor de typegoedkeuring door de verschillen in uitleg en strikte toepassing in alle lidstaten terug te dringen, zodat de gehele wetgeving een meer solide karakter krijgt. Een eerste stap voorwaarts is de voorgestelde wijziging van Richtlijn 2007/46/EG in een EU-verordening, die als wettelijk instrument geschikter wordt geacht. Het EESC beveelt aan om dit voortaan, voor zover dienstig, met alle regels voor de interne markt te doen.

4.4.1. In het voorstel wordt groot belang gehecht aan de verbetering van de procedures voor de aanwijzing als testlaboratorium — door een instantie voor typegoedkeuring — en de periodieke controle van de technische dienst(en). Dit kan als een positief element worden beschouwd. Het voorstel herbergt echter het risico in zich van omslachtige en overbodige vereisten die tot meer kosten en vertragingen zonder concrete voordelen kunnen leiden, wat waarschijnlijk in een inadequate uitvoering uitmondt. Bovendien lijkt buitensporige controle van de kwalificaties van de technische diensten, met inbegrip van dubbele of kruiscontroles tussen overheden uit verschillende lidstaten, alsook de voorgestelde frequentie van controles niet kostenefficiënt en mogelijk in strijd met het goedkeuringssysteem van de UNECE (Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties) te zijn.

4.4.2. De aanzienlijk strengere principes voor de ongeldigverklaring van certificaten voor typegoedkeuring lijken, vooral in geval van geringe of administratieve afwijkingen, in te druisen tegen het beginsel van „betere regelgeving” en mogen niet, zoals nu wordt voorgesteld, leiden tot onderbreking van de verkoop van producten.

4.4.3. De voorgestelde regeling voor een nationale vergoedingsstructuur die bepaalt hoe de lidstaat de inkomsten uit activiteiten in verband met typegoedkeuring moet innen en beheren, lijkt disproportioneel en dreigt kleinere overheden het aanbieden van waardevolle diensten onmogelijk te maken.

4.5. Een geheel nieuw idee betreft de geldigheidsduur van een goedkeuringscertificaat, die na vijf jaar zou verstrijken en vernieuwd kan worden als de instantie voor de typegoedkeuring vaststelt dat het nog steeds aan de geldende regels voldoet. Deze nieuwe maatregel kan inderdaad helpen het aantal ongeldige certificaten te verminderen, maar de zeer complexe en uitgebreide aard van deze certificaten, die honderden subcertificaten omvatten met verschillende verstrijksdata, elk verbonden aan een verschillende leverancier van delen of onderdelen, vereist meer gedetailleerde en solidere procedures dan het voorstel nu beschrijft.

4.5.1. Het moet duidelijk zijn of, en zo ja hoe, deze procedures verband houden met de goedkeuring van onderdelen of systemen, waarvoor in ieder geval de typegoedkeuringen in het kader van de Verenigde Naties (UNECE) uitsluitend in dat rechtskader in kwestie kunnen worden geregeld.

4.6. Voor een duidelijker profiel van voertuigstrategieën en specifieke functionele parameters die de veiligheid en milieuprestaties kunnen beïnvloeden, verplicht het voorstel de producenten om de instantie voor de typegoedkeuring volledige toegang te verlenen tot alle software of algoritmen. Deze vereisten zijn nogal vaag en behoeven nadere voorschriften die gericht zijn op de verschillende gevallen en waaruit blijkt dat de betrouwbaarheid van industriële gegevens altijd gerespecteerd moet worden.

4.7. Het voorstel wil een aantal procedures en vereisten herzien die gevolgen hebben voor kleine en middelgrote ondernemingen en voor nicheproducten. Het EESC verwelkomt het voornemen voor duidelijkere en eenvoudigere procedures voor:

- „meerfasenvoertuigen”, achtereenvolgens gebouwd door twee of meer producenten;
- aparte goedkeuringen, voor één of meer particuliere voertuig(en);
- nationale kleine series, voor beperkte productie op nationaal niveau;
- kleine series voor de EU voor bussen en vrachtwagens voor beperkte productie op Europees niveau (personenauto's en bedrijfsvoertuigen komen in aanmerking voor EU-goedkeuring voor kleine series).

4.7.1. Voorts wordt aanbevolen goed te kijken naar de typegoedkeuring van vervolgmktproducten die gevolgen hebben voor de veiligheid en de milieuprestaties, alvorens deze te regelen.

## 5. Bijzondere opmerkingen

5.1. De procedure voor „restantvoorraden” is nodig voor de registratie van voertuigen die om commerciële redenen onverkocht blijven terwijl de typegoedkeuring hiervan is verstrekt door technische belemmeringen voor de aanpassing aan nieuwe vereisten. Deze procedure bestaat al, maar geeft elke lidstaat het recht om onafhankelijk op te treden. Het EESC is bijzonder ingenomen met het voornemen om de procedure op Europees niveau te harmoniseren, maar de voorgestelde tekst verleent lidstaten nog steeds het recht om de procedure te verwerpen of te beperken. Slechts een daadwerkelijk Europese procedure kan de zekerheid en stabiliteit bieden om de interne markt in stand te houden.

5.1.1. De tekst over „restantvoorraden” heeft nadere verduidelijking en redactionele correcties, terwijl de tijdslimieten verder vereenvoudigd zouden kunnen worden om de economische gevolgen voor het verkoopvolume te beperken dat, afgezet tegen de gehele markt, betrekkelijk gering is.

5.2. Het elektronische „conformiteitscertificaat” bestaat al in sommige lidstaten; een Europees project, „EReg”, legt de laatste hand aan een procedure voor „elektronische registratie” van voertuigen, zonder papieren documenten. Twee systemen, het Europees uitwisselingssysteem voor typegoedkeuring, „Etaes”, en de databank voor de uitwisseling van typegoedkeuring van de VN, „DETA”, zijn elektronische archieven voor certificaten van typegoedkeuring. Het zou nuttig zijn geweest als de Commissie in haar voorstel een prikkel had opgenomen voor de snelle invoering van Europese geharmoniseerde procedures voor elektronische indiening en uitwisseling van informatie over typegoedkeuring en registratiedata in één gemeenschappelijke Europese databank die, voor zover de vertrouwelijkheid van industriële gegevens dat toelaat, openbaar is. Dat zou de bureaucratie en de kosten verminderen en tijdsbesparing opleveren voor overheidsdiensten, producenten en consumenten, alsook milieuvoordelen.

5.3. De herziening van de wettekst sluit niet aan op het huidige, al jaren in gebruik zijnde systeem voor nummering en itemidentificatie. Een wijziging in de nummering is niet te verdedigen, is zeer gecompliceerd en zou meer bureaucratie opleveren voor zowel overheidsdiensten als producenten. Aangenomen mag worden dat daardoor diverse fouten ontstaan, die tot hogere kosten en vertragingen leiden. Een dossier voor typegoedkeuring kan gemakkelijk honderden bladzijden informatie bevatten, met duizenden genummerde regels.

5.4. In de nieuwe procedure voor „restantvoorraden” wordt voorgesteld om specifieke informatie over het conformiteitscertificaat (CoC) te printen voor elk voertuig in kwestie, maar dit is onpraktisch omdat het CoC normaliter geprint wordt voordat het voertuig op de markt komt; het is dus onmogelijk later nog gegevens toe te voegen, noch is het doeltreffend omdat onverkochte voertuigen van meet af aan niet geïdentificeerd kunnen worden. Is meer informatie nodig voor een bepaald aantal voertuigen op een bepaald moment, dan kan de producent een afzonderlijk document verstrekken, overeenkomstig de huidige procedure.

5.5. Voorgesteld wordt om instanties voor typegoedkeuring drie maanden de tijd te geven om te beslissen over een aanvraag om goedkeuring voor nationale kleine series. Deze uitzonderlijk lange termijn, vooral voor kleine ondernemingen, kan tot twee maanden worden teruggebracht.

Brussel, 25 mei 2016.

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Georges DASSIS

---