

## III

(Vorbereidende handelingen)

## EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

## 450 E PLENAIRE ZITTING OP 14 EN 15 JANUARI 2009

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen**

COM(2008) 316 final — 2008/0100 (COD)

(2009/C 182/05)

Rapporteur: **Virgilio RANOCCHIARI**

De Raad heeft op 9 juni 2008 besloten om het EESC overeenkomstig artikel 95 van het EG-Verdrag te raadplegen over het

*Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen*

COM(2008) 316 final — 2008/0100 (COD).

De gespecialiseerde afdeling Interne markt, productie en consumptie, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 6 januari 2009 goedgekeurd. Rapporteur was Virgilio RANOCCHIARI.

Het EESC heeft tijdens zijn op 14 en 15 januari 2009 gehouden 450<sup>e</sup> zitting (vergadering van 14 januari) onderstaand advies uitgebracht, dat met 173 stemmen vóór en twee stemmen tegen, bij één onthouding, werd goedgekeurd.

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het EESC is altijd al voorstander geweest van maatregelen om de wetgeving te vereenvoudigen, vooral als het gaat om wetten over gevoelige onderwerpen als veiligheid en milieu, en kan dan ook alleen maar zijn waardering uitspreken voor dit verordeningvoorstel waarmee de Commissie t.a.v. de wettelijke voorschriften inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen op drie belangrijke gebieden verstrekkende resultaten tracht te behalen.

1.2 De door de Commissie gekozen aanpak, nl. om meer dan 150 vigerende richtlijnen door één enkele verordening te vervangen, is op het eerste gezicht erg interessant en beantwoordt zonder meer aan het streven naar vereenvoudiging, maar als de uitvoering die daaraan wordt gegeven, niet klopt en onevenwichtig is, ontstaat het risico dat er nieuwe procedures bijkomen die niet altijd stroken met de procedures die er al zijn. Daardoor

zouden bedrijfsleven en overheidsinstanties worden opgezadeld met nog meer moeilijkheden en administratieve rompslomp.

1.3 Zo vraagt het EESC zich vooral af hoe dit verordeningvoorstel te rijmen valt met de recente kaderrichtlijn 2007/46/EG inzake typegoedkeuring in Europa en met de VN/ECE-reglementen die momenteel worden voorbereid (hierop zal later in dit advies uitgebreid worden teruggekomen).

1.4 Volgens het EESC kan het met dit verordeningvoorstel nagestreefde doel (vereenvoudiging van de typegoedkeuring en van de daarvoor te volgen procedures door de invoering van geharmoniseerde voorschriften) worden verwezenlijkt door de huidige en toekomstige VN/ECE-reglementen geleidelijk aan in Bijlage IV van voornoemde kaderrichtlijn op te nemen, met dien verstande dat deze dan wel steeds aan de technologische vooruitgang worden aangepast.

1.5 Voor de zogenoemde „geavanceerde veiligheidssystemen” zouden aparte voorstellen moeten worden ingediend, omdat daarvoor niet altijd evenveel adequate technische specificaties beschikbaar zijn. Daarbij zou moeten worden uitgegaan van de laatste ontwikkelingen in de technische groepen van de VN/ECE in Genève.

1.6 De door de bandenindustrie zelf aangedragen oplossing om voor de bandenregeling in plaats van vijf twee invoeringsfasen in te stellen, acht het EESC aanvaardbaar: zonder te tornen aan de door de Commissie voorgestelde termijnen, wordt het Commissievoorstel hierdoor vereenvoudigd.

1.7 Gezien de tot dusverre uitgesproken twijfels had het EESC ingestemd met het initiatief van het Europees Parlement om dit onderwerp nog eens te laten bestuderen (na de eerste studie die in opdracht van de Commissie is uitgevoerd). Helaas heeft deze tweede studie niet de nodige verduidelijkingen opgeleverd.

1.8 Het EESC vreest daarom dat de aanzienlijke extra kosten ervan voor het bedrijfsleven en dus voor de consument, zolang er geen behoorlijke kosten/baten-analyses zijn gemaakt van de diverse oplossingen die worden voorgesteld, de vernieuwing van het Europese wagenpark — dat nu al te lijden heeft onder de heersende kredietcrisis — nog verder gaan vertragen.

1.9 Ten slotte adviseert het EESC de in de lidstaten met het toezicht op de typegoedkeuringen van motorvoertuigen belaste autoriteiten om na de goedkeuring van onderhavige verordening ingevoerde motorvoertuigen, en vooral ingevoerde banden, opnieuw zorgvuldig aan de veiligheidsvereisten te gaan toetsen.

## 2. Inleiding

2.1 Het is niet voor niets dat de thema's „veiligheid van motorvoertuigen” en „milieubescherming” nog nergens in de EU aan actualiteit hebben ingeboet, ook al is er met beide het afgelopen decennium al heel wat verbeterd: immers, nog niet alle zorgpunten zijn weggenomen. Zo zijn met name de resultaten van de terugdringing van de vervuiling door het vervoer (vooral de uitstoot van CO<sub>2</sub>) nog steeds pover en blijft het aantal verkeersslachtoffers hoog: jaarlijks vallen er in het verkeer van de EU-27 nog steeds meer dan 44 000 dodelijke slachtoffers, waar dan ook nog eens ruim 1,7 miljoen gewonden bij moeten worden opgeteld (1).

2.2 De EU-wetgeving betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen bevat precieze fabricagevoorschriften voor motorvoertuigen om inzittenden en alle andere weggebruikers optimale veiligheid te garanderen en milieuvervuiling tegen te blijven gaan. Momenteel geldt daarvoor een zestigtal basisrichtlijnen, waarvan er vijftig over de veiligheid van motorvoertuigen en een tiental over milieubescherming gaan. Daar komt dan ook nog eens een honderdtal wijzigingsrichtlijnen bij.

2.3 Door de voortdurende O&O-activiteiten van de automobiel-fabrikanten zelf kan tegenwoordig meer en beter aan beide genoemde doelstellingen worden voldaan: door voor nieuwe modellen nieuwe technologie te gebruiken en die technologie deels ook al op in het verkeer gebrachte motorvoertuigen toe te passen, lopen het aantal ongelukken en de vervuiling terug.

2.4 Ook deze dus nog steeds grote problemen (i.e. de aanhoudende verkeersonveiligheid en milieuvervuiling) vergen volgens de aanbevelingen van CARS 21 (2) een geïntegreerde benadering. Dan alleen kunnen doelstellingen worden bereikt die — naar de woorden van Günther Verheugen, vice-voorzitter van de Commissie, bij de presentatie van onderhavig verordeningsvoorstel — niet alleen de burgers, maar ook het milieu en het bedrijfsleven ten goede komen. Het gaat daarbij om EU-doelstellingen (i.e. verhoging van de verkeersveiligheid en terugdringing van de milieuvervuiling) waarvoor de diverse fabricagevoorschriften voor nieuwe motorvoertuigen — zonodig bijgesteld — van toepassing moeten blijven. Daarnaast moet de administratieve rompslomp voor de automobielindustrie worden beperkt doordat de vigerende wetgeving waar mogelijk wordt vereenvoudigd. Overigens was een van de aanbevelingen van CARS 21 om steeds als die er zijn, VN/ECE (3) -reglementen te gebruiken.

## 3. Het Commissievoorstel

3.1 Met onderhavig Commissievoorstel wordt een wijziging van de vigerende wetgeving betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen beoogd, en wel op de volgende gebieden: **vereenvoudiging** van de regelgeving, **invoering van geavanceerde veiligheidssystemen** en invoering van nieuwe vereisten voor **banden**.

Nader toegelicht betekent dit

3.1.1 dat de vigerende wetgeving betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen in verband met de veiligheid van (onderdelen van) motorvoertuigen wordt gewijzigd

De Commissie wil meer dan 150 nog van kracht zijnde richtlijnen door één enkele verordening van de Raad en het Europees Parlement vervangen die overal in de EU rechtstreeks van toepassing is.

3.1.2 dat er nieuwe veiligheidsvereisten worden ingevoerd

— Vanaf 2012 moeten in nieuwe series personenauto's en bedrijfsvoertuigen verplicht ESC (Electronic Stability Control)-systemen worden gemonteerd; vóór 2014 moeten alle nieuwe motorvoertuigen daarmee zijn uitgerust. ESC-systemen werken in op de rem- en aandrijvingsystemen om de bestuurder te helpen om in een crisissituatie (slecht wegdek of te grote snelheid in bochten) de controle over het motorvoertuig te behouden.

— Vanaf 2013 moeten in grote motorvoertuigen verplicht AEB (Advance Emergency Braking)-systemen worden gemonteerd waarin sensoren de bestuurder waarschuwen als de afstand tot het volgende motorvoertuig te klein wordt. Ook kunnen AEB-systemen onder bepaalde omstandigheden in plaats van de bestuurder „op de noodrem trappen” om een botsing te

(1) Bron: CARE (Community Road Accident Database), een gegevensbank die wordt gevoed met informatie van de lidstaten over verkeersongelukken.

(2) Een concurrerend regelgevingskader voor de automobielindustrie voor de 21e eeuw (COM(2007) 22 final van 7 februari 2007).

(3) In Genève gevestigde Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, die zich inzet voor meer samenwerking en integratie voor de 56 aangesloten landen door — o.a. voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen — gemeenschappelijke normen en reglementen uit te werken.

voorkomen of de gevolgen van een botsing minder erg te maken. Alle nieuwe motorvoertuigen moeten hiermee vóór 2015 zijn uitgerust.

- Vanaf 2013 moeten in grote motorvoertuigen verplicht LDW (Lane Departure Warning)-systemen zijn gemonteerd waarmee bestuurders worden gewaarschuwd als hun motorvoertuig onbedoeld uit de rijstrook dreigt te raken, vooral als dit komt doordat zij worden afgeleid. Alle nieuwe motorvoertuigen moeten hiermee vóór 2015 zijn uitgerust <sup>(4)</sup>.

3.1.3 dat er nieuwe eisen aan banden worden gesteld <sup>(5)</sup>:

- Vanaf 2012 moeten alle banden verplicht **LRR** (Low Rolling Resistant) zijn. Met LRR-banden loopt het brandstofverbruik terug, omdat de rolweerstand minder groot is (die weerstand in de rolbeweging van het wiel wordt met name veroorzaakt door oneffenheden op het wiel, de band of het wegdek).
- Vanaf 2012 worden **TPM**-systemen verplicht. TPM-systemen waarschuwen de bestuurder als de bandenspanning beneden de maat is.
- **Vermindering van het rolgeluid**: zie hiervoor Bijlage I van het Commissievoorstel.
- **Grip op nat wegdek**: zie hiervoor Bijlage I van het Commissievoorstel.

#### 4. Algemene opmerkingen

4.1 Het EESC is ingenomen met het voorstel van de Commissie om geharmoniseerde fabricagevoorschriften voor motorvoertuigen vast te leggen, omdat daarmee de goede werking van de interne markt wordt gegarandeerd en voor een hoge mate van veiligheid en milieubescherming wordt gezorgd.

<sup>(4)</sup> Samengevat gaan dus de volgende verplichte termijnen in:

- ESC-systemen: 29 oktober 2012 voor nieuwe typegoedkeuringen en 29 oktober 2014 voor nieuwe registraties
- AEB-systemen: 29 oktober 2013 voor nieuwe typegoedkeuringen en 29 oktober 2015 voor nieuwe registraties
- LDW-systemen: 29 oktober 2013 voor nieuwe typegoedkeuringen en 29 oktober 2015 voor nieuwe registraties.

<sup>(5)</sup> Voor deze nieuwe eisen aan banden stelt de Commissie de volgende verplichte termijnen voor:

- 2012: nieuwe typegoedkeuringen uitsluitend voor categorie C1-banden die conform zijn aan de vereisten inzake de grip op nat wegdek, en C1-C2-C3-banden die conform zijn aan de vereisten inzake de rolweerstand fase 1 en inzake extern geluid
- 2014: voor nieuw geregistreerde motorvoertuigen alleen C1-banden die conform zijn aan de vereisten inzake de grip op nat wegdek en C1-C2-banden die conform zijn aan de vereisten inzake de rolweerstand fase 1
- 2016: nieuwe typegoedkeuringen voor alle nieuwe soorten C1-C2-C3-banden die conform zijn aan de vereisten inzake de rolweerstand fase 2; alleen C1-C2-C3-banden die conform zijn aan de vereisten inzake extern geluid mogen in de EU worden geregistreerd en op de markt gebracht
- 2018: alleen C1-C2-banden die conform zijn aan de vereisten van de rolweerstand fase 2 mogen op de EU-markt worden geregistreerd
- 2020: alleen C3-banden die conform zijn aan de vereisten van de rolweerstand fase 2 mogen op de EU-markt worden gebracht.

4.2 Het is een voorstel dat alles in zich heeft om uit te groeien tot een uitstekend instrument waarmee de actieve en passieve veiligheid kan worden vergroot (en dus het aantal verkeersongelukken kan worden verminderd) en kan worden vooruitgelopen op de invoering van apparatuur om de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen. Voorwaarde is wel dat de te vervangen richtlijnen eerst zorgvuldig worden bestudeerd en dat ook steeds wordt gekeken naar de consequenties van de opheffing ervan.

4.3 Het EESC ziet in dat de Commissie met die keuze een zover mogelijk doorgevoerde vereenvoudiging voor ogen heeft waar vooral nationale overheden en bedrijfsleven baat bij hebben. Het is echter van mening dat vereenvoudiging méér moet inhouden dan alleen maar procedures bundelen in een soort kaderverordening voor de veiligheid. Er moet ook rekening worden gehouden met de gevolgen van de invoering van de nieuwe kaderrichtlijn 2007/46/EG voor typegoedkeuring in Europa <sup>(6)</sup>: alleen dan kan voor samenhang worden gezorgd en kan worden voorkomen dat overheden en fabrikanten door de opeenstapeling van procedures niet met minder, maar juist met meer rompslomp worden opgezadeld.

4.4 Het EESC vindt net als de Commissie dat bij het vaststellen van het tijdschema voor de invoering van de nieuwe specifieke vereisten voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen in beginsel moet worden uitgegaan van de tijdstippen waarop die vereisten *de facto* van toepassing worden. De regel is dat die vereisten in het begin alleen gelden voor nieuwe soorten motorvoertuigen. Voor de al bestaande soorten wordt wat meer tijd gegeven voordat die ook aan de nieuwe vereisten moeten voldoen.

4.5 Banden vormen het enige contactpunt tussen motorvoertuig en wegdek: het stellen van veiligheidsvereisten aan banden is dan ook een doel waaraan voorrang moet worden verleend. Het EESC stelt daarom het volgende:

- Er moet zekerheid komen over de vraag of de met de voorschriften voor banden beoogde verbetering van de milieuprestaties niet ten koste gaat van de niet minder belangrijke veiligheid van de gebruikers van het motorvoertuig en van de burgers in het algemeen.
- Er moet voor banden een geïntegreerde benadering worden gevolgd waarbij de eisen die aan banden worden gesteld (rolweerstand, grip op nat wegdek enz.) niet ondergeschikt worden gemaakt aan alleen maar het streven naar minder geluidshinder, hoe belangrijk dat op zich ook is.

4.6 Het EESC heeft dan ook zijn twijfels over de doeltreffendheid waarmee de in opdracht van de Commissie uitgevoerde effectbeoordeling tot stand is gebracht en stond daarom achter het Europees Parlement dat ervoor gekozen heeft om daarnaar nog een ander onafhankelijk onderzoek te laten doen. Naar het oordeel van het EESC kunnen de gegevens die voor de eerste effectbeoordeling zijn gebruikt, een vertekend beeld hebben opgeleverd.

<sup>(6)</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.

4.7 Helaas voldoet de in opdracht van het Europees Parlement uitgevoerde en eind november 2008 <sup>(7)</sup> gepubliceerde studie niet aan de verwachtingen en maakt deze studie geen einde aan de twijfels die het EESC over de administratieve en technische aspecten van het Commissievoorstel had geuit, noch komt deze tegemoet aan de noodzaak van een nauwgezetere kosten/baten-analyse van het Commissievoorstel.

4.7.1 Deze tweede studie gaat alleen over banden en TPM-systemen, waarbij een aanvechtbare voorkeur wordt uitgesproken voor het duurdere „rechtstreekse” systeem boven het „indirecte” systeem (hierop zal later worden teruggekomen), terwijl nergens gewag wordt gemaakt van andere geavanceerde veiligheids-systemen of van de effecten van de voorgestelde vereenvoudiging.

4.8 Daardoor krijgt het EESC de indruk dat de extra kosten (die het bedrijfsleven naar verwachting moet opbrengen als de verordening wordt toegepast en die dus aan de consument zullen worden doorberekend) volgens deze voorstelling van zaken niet worden goedge maakt door voldoende aantoonbare voordelen, met uiteraard het risico dat de vernieuwing van het (gemiddeld acht jaar oude) wagenpark dat al te lijden heeft onder de gevolgen van de heersende kredietcrisis, opnieuw wordt vertraagd.

4.9 De Europese automobiellindustrie laat zich erop voorstaan dat zij een zeer hoge mate van veiligheid biedt. Om haar concurrentievermogen te verzekeren, is een verordening nodig die over het geheel genomen de concurrentieverhoudingen niet verstoort ten voordele van automobielabrikanten buiten de EU die veel minder kosten hebben, maar het dan ook niet zo nauw nemen met de veiligheid. Er moet dus op worden toegezien dat ingevoerde motorvoertuigen, maar vooral ook ingevoerde banden aan alle vereisten van de voorgestelde verordening voldoen.

4.10 Het EESC vindt dat er adequaat onderzoek moet worden gedaan naar de gevolgen van de verordening voor de hele bandenproductieketen. Een eerste analysesresultaat is al dat de economische duurzaamheid van kleine en middelgrote distributiebedrijven in gevaar zou kunnen worden gebracht. De overtollige voorraden die waarschijnlijk zullen ontstaan als de door de Commissie voorgestelde termijnen worden aangehouden, kunnen de hele distributieketen in moeilijkheden brengen, omdat de uitverkoop daarvan — en het gaat soms om heel grote hoeveelheden — voor de meeste ondernemingen uit deze sector niet haalbaar is, vooral niet als het gaat om ondernemingen die te klein zijn voor de wereldmarkt.

4.11 Alhoewel het hier behandelde onderwerp niet onder de exclusieve bevoegdheid van de EU valt, stelt de Commissie toch terecht dat de doelstellingen van het voorstel „niet voldoende door de lidstaten (kunnen) worden verwezenlijkt” en dat er behoefte is aan bindende EU-maatregelen. Het EESC staat achter de daarvoor door de Commissie aangevoerde argumenten, te weten: de wens om te voorkomen dat belemmeringen voor de interne markt worden opgeworpen en het besef van het grensoverschrijdende karakter van het toepassingsgebied van dit verordeningvoorstel.

4.12 Het EESC kan uiteraard alleen maar instemmen met het voorstel dat de lidstaten „sancties ... voor inbreuken op deze verordening (moeten vaststellen)”, op voorwaarde dat deze sancties „doeltreffend, evenredig en ontmoedigend” zijn.

4.13 Ook stemt het EESC in met het gekozen rechtsinstrument, omdat bij een verordening zekerheid bestaat over de tijdstippen en de manier waarop de maatregelen in de lidstaten worden uitgevoerd, wat vooral van belang is bij zeer technische regelingen. De Commissie heeft ook in dit geval voor een tweesporige benadering (*split approach*) gekozen: dit betekent dat met deze verordening, via de medebeslissingsprocedure, basisregels kunnen worden vastgelegd en dat in een later stadium, in een andere volgens de comitéprocedure goedgekeurde verordening, de zuiver technische bijzonderheden kunnen worden geregeld.

## 5. Specifieke opmerkingen

5.1 Het EESC is altijd vóór maatregelen om de regelgeving te vereenvoedigen, maar staat in dit geval, zoals gezegd, uiterst terughoudend tegenover de door de Commissie voorgestelde methode. Vereenvoediging is uiteraard alleen zinvol als regelgeving daardoor écht eenvoudiger wordt, wat in dit geval betekent dat de nieuwe verordening meer moet zijn dan eenvoudigweg de optelsom van alle voorgaande richtlijnen en dat moet worden voorkomen dat de certificeringsinstanties juist méér formaliteiten moeten gaan vervullen.

5.2 Zo is het — meer in het bijzonder — de bedoeling dat het door de Commissie opgezette procedurele traject voor typegoedkeuring wordt vereenvoedigd middels de invoering van geharmoniseerde voorschriften. Het EESC is echter van mening dat daartoe de huidige en toekomstige VN/ECE-reglementen gedeeltelijk aan in Bijlage IV van voornoemde Richtlijn 2007/46/EG <sup>(8)</sup> moeten worden opgenomen (vooral als de voorschriften van de VN/ECE-reglementen stringenter zijn en er voor de aanpassing van de producten om een bepaalde *lead-time* <sup>(9)</sup> wordt gevraagd) en dat bedoelde voorschriften naarmate ze in de bijlage worden opgenomen, steeds aan de technologische vooruitgang moeten worden aangepast.

5.2.1 Die actielijn wordt niet genoemd in optie c) van de effectbeoordeling van deze verordening („Alle bestaande richtlijnen door de voorgestelde verordening vervangen”) maar in optie b) („... elke richtlijn bekijken op het ogenblik dat ze moet worden gewijzigd en beslist of ze al dan niet moet worden vervangen”). De redenen die voor de keuze van optie c) worden gegeven (vereenvoediging gaat bij die optie het snelst en is in overeenstemming met de aanbevelingen van Cars 21) overtuigen niet, vooral omdat dan net zo goed óók rekening moet worden gehouden met andere cruciale aanbevelingen van Cars 21, zoals die betreffende duurzaamheid, de wijziging naar de VN-ECE en de noodzaak om degenen voor wie deze voorschriften zijn bedoeld, een behoorlijke industriële *lead-time* te garanderen.

5.2.2 Als inderdaad voor optie c) wordt gekozen, dan is de voorgestelde verordening doeltreffend als een overeenkomstig VN/ECE-reglement ontbreekt of als er behoefte is aan installatievoorschriften die ontbreken in het VN/ECE-reglement, zoals het geval is bij banden.

<sup>(7)</sup> Type approval requirements for the general safety of motor vehicles (IP/A/IMCO/ST/2008-18).

<sup>(8)</sup> Richtlijn 2007/46/EG — Bijlage IV: lijst van voorschriften voor de communautaire typegoedkeuring van motorvoertuigen.

<sup>(9)</sup> Tijd die nodig is om te voldoen aan een nieuwe eis als het product daartoe structureel moet worden veranderd.

5.3 Als mogelijk alternatief denkt het EESC aan een compromis waardoor de nieuwe verordening écht gaat werken: er zou voor de inwerkingtreding van de voorgestelde verordening een datum moeten worden vastgesteld waarmee de problemen die daar nu bij spelen, niet ontstaan, en wel doordat het risico wordt opgeheven dat de voorschriften (of de data voor de toepassing van die voorschriften) van de richtlijnen die door de verordening zouden worden vervangen, niet langer aangepast zijn vanwege de goedkeuring van de VN/ECE-reglementen.

5.4 Het EESC is daarom van mening dat — in administratief opzicht — de data voor de toepassing van de voorschriften in de verordening die in de plaats moet komen van de in Bijlage IV opgesomde richtlijnen, moeten overeenkomen met die van de richtlijnen die de verordening gaat vervangen, los van de inwerkingtreding van de verordening of van onderdelen daarvan, en stelt dat dan ook voor. Ook zou voor de verordening rekening moeten worden gehouden met de overgangsbepalingen van de VN/ECE-reglementen die ter vervanging worden ingevoerd.

5.5 Daarenboven is het EESC van mening dat „geavanceerde veiligheidstechnologieën” niet zouden moeten worden opgenomen in een „transversaal” reglement, maar in afzonderlijke voorstellen voor nieuwe VN-ECE-reglementen of wijzigingen van VN/ECE-reglementen. Die voorstellen zouden ter bespreking moeten worden voorgelegd aan de vaste technische groepen van de VN/ECE in Genève (GRB, GRRF, GRSP<sup>(10)</sup>) telkens als de voorgestelde veiligheidssystemen aan een behoorlijke technische analyse kunnen worden onderworpen. Net zo'n procedure zou moeten worden goedgekeurd voor de door de Commissie gesignaleerde gevallen waarin bepaalde voorschriften wél voorkomen in de richtlijnen van de EU, maar niet in de VN/ECE-reglementen.

5.6 Het EESC merkt over geavanceerde veiligheidssystemen het volgende op:

5.6.1 Voor **ESC-systemen** zijn de VN/ECE-reglementen aangepast en is alles al geprogrammeerd voor M2-, N2-, M3- en N3-voertuigen<sup>(11)</sup>. Volgens het EESC moet de termijn die van tabel 12.4.1 blijven, zoals die is overeengekomen voor het R 13 VN/ECE-reglement<sup>(12)</sup>. Volgens dat VN/ECE-reglement moet de invoering hiervan geleidelijk plaatsvinden in de periode van juli 2009 tot juli 2016, afhankelijk van het soort voertuig.

<sup>(10)</sup> GRRF: werkgroep voor remmen en versnellingen; GRB: werkgroep voor rolgeluid; GRE: werkgroep voor verlichting en lichtsignalen; GRSG: werkgroep voor algemene veiligheidsvoorschriften; GRPE: werkgroep voor vervuiling en energie; GRSP: werkgroep voor passieve veiligheid.

<sup>(11)</sup> Categorie N-voertuigen hebben vier of meer wielen en zijn voorbestemd voor goederenvervoer. Op grond van de maximale massa worden categorie N-voertuigen onderverdeeld in N1 (minder dan 3 500 kg), N2 (tussen 3 500 en 12 000 kg) en N3 (meer dan 12 000 kg). N1-voertuigen worden op hun beurt weer onderverdeeld in drie subcategorieën: NI, NII en NIII, ook op grond van het gewicht. Categorie M-voertuigen hebben ook vier of meer wielen, maar zijn voorbestemd voor personenvervoer. De onderverdeling van die categorie in M1 (minder dan negen zitplaatsen), M2 (meer dan negen zitplaatsen en minder dan 5 000 kg) en M3 (meer dan negen zitplaatsen en meer dan 5 000 kg) hangt af van zowel het aantal zitplaatsen als het gewicht. Categorie O-voertuigen zijn voertuigen met een aanhangwagen.

<sup>(12)</sup> VN/ECE-reglement 13 inzake remsystemen van zware voertuigen.

5.6.2 **AEB-systemen** kunnen verplicht worden gemaakt, maar alleen als de industrie daar de duidelijke technische specificaties van krijgt en naar het zich laat aanzien zijn die er niet. Voor nog niet technisch vastgelegde systemen kunnen geen termijnen voor de invoering ervan worden gesteld en systemen kunnen pas worden ingevoerd als daarvan eerst een behoorlijke effectbeoordeling en een nauwgezette kosten/baten-analyse zijn gemaakt.

5.6.2.1 De definitie van een AEB-systeem die in artikel 3 van het verordeningvoorstel wordt gegeven, is heel erg ruim: daaronder kunnen zelfs systemen vallen die nog niet betrouwbaar genoeg zijn. Dergelijke systemen kunnen zelf een veiligheidsrisico worden, omdat het bewijs van de veiligheid van de gebruikte technologie nog niet is geleverd. Daartoe is adequaat O&O nodig en moet een *lead-time* worden vastgelegd die lang genoeg is.

5.6.3 Het toepassingsgebied van de maatregel voor AEB-systemen betreft motorvoertuigen van de categorieën M2, M3, N2 en N3. Het komt vaak voor dat in lichte bedrijfsvoertuigen van de categorie N1 versies zijn gemonteerd die tot hogere categorieën (N2, M2 en M3) behoren; daarom moet het gamma worden gediversifieerd voor versies die eigenlijk tot zwaardere categorieën behoren, maar die in motorvoertuigen met een naar verhouding laag gewicht worden gebruikt. De verplichting om een AEB-systeem aan te brengen, zou alleen moeten gelden voor zware bedrijfsvoertuigen of in ieder geval voor motorvoertuigen met een totaal gewicht (PTT) van meer dan 7,5 ton; ook zou moeten worden nagedacht over de vraag of bepaalde categorieën van die verplichting moeten worden vrijgesteld. Daarbij kan worden gedacht aan stadsbussen, vuilniswagens en andere langzaam rijdende voertuigen van openbaar nut.

5.6.4 Wat over AEB-systemen is opgemerkt, gaat ook op voor **LDW-systemen**:

- de VN-ECE in Genève moet hiervoor de technische specificaties vastleggen
- er is behoefte aan een technische diversifiëring naar categorieën motorvoertuigen
- er moet een kosten/baten-analyse worden gemaakt en worden nagedacht over vrijstellingen voor bepaalde categorieën.

5.7 Het standpunt van het EESC over **AEB- en LDW-systemen** komt dus neer op het volgende: het is nog te vroeg dag voor de invoering van deze systemen, die momenteel alleen kunnen worden toegepast op zware motorvoertuigen. Eerst is er nog behoefte aan onderzoek en tijd om met deze systemen te experimenteren. Daarna kan pas worden uitgemaakt wat het echte voordeel ervan is. Een dergelijke werkwijze is ook zinvoller voor als deze systemen later ook op lichte motorvoertuigen worden toegepast.

5.8 Het EESC dringt er bij de Commissie op aan om pas over **TPM-systemen** te beslissen als de werkzaamheden in dit verband zijn afgerond: momenteel wordt over de technische specificaties ervan gediscussieerd in de informele groep van de GRRF<sup>(13)</sup>, waarbij ook moet worden gekeken naar de voorschriften die buiten de EU van toepassing zijn. Om motorvoertuigen niet nog duerder te maken, zou het beter zijn om voor een detectiegevoeligheid te kiezen waarmee ook het indirecte systeem kan

<sup>(13)</sup> GRRF: werkgroep over remmen en versnellingen.

worden toegepast, gezien de vele positieve aspecten daarvan. Niet de minste van die positieve aspecten is dat het indirecte systeem ook werkt bij vervanging van de banden. Voor het rechtstreeks systeem is het nodig dat in iedere band een sensor is aangebracht: bij vervanging van banden moeten dan dus ook die sensoren worden vervangen of moeten sensoren worden gedemonteerd en als ze eenmaal weer gebruikt kunnen worden, op de nieuwe banden worden gemonteerd. Die laatste behandeling is duur en niet gemakkelijk, omdat het risico groot is dat sensoren worden beschadigd op een manier die van buitenaf niet zichtbaar is.

5.9 Het EESC plaatst de volgende kanttekeningen bij de technische voorschriften voor banden:

- De niveaus die worden voorgesteld om het **rolgeluid** te verminderen, zouden ten koste kunnen gaan van de veiligheid van de (inzittenden van) motorvoertuigen, terwijl de vermindering van de geluidshinder drie à vier keer zo groot zou zijn bij maatregelen als de verlaging van de maximumsnelheid in zones met verkeerscongestie en/of het herstel van het wegdek. Bovendien kan bijvoorbeeld bij categorie C3-motorvoertuigen maar moeilijk de geluidshinder met 3 decibel worden verminderd zonder dat dit ten koste gaat van de wrijvingscoëfficiënt van de banden. Bij die categorie motorvoertuigen moeten de aandrijfbanden voorzien zijn van een „agressief” loopvlak, zodat de grip op het wegdek goed is, ook bij gladheid.
- De data waarop de voorschriften inzake **rolweerstand** voor categorie C1- en C2-motorvoertuigen van kracht worden, moeten worden herzien: gezien de kenmerkende eigenschappen van categorie C3-banden moeten er nieuwe analyses worden uitgevoerd. De invoering van die voorschriften zou zelfs kunnen worden uitgesteld tot na nog een effectbeoordeling.
- Met het voorstel van de Commissie om naar analogie van VN/ECE-reglement R117<sup>(14)</sup> verplichte vereisten voor **de grip op het wegdek** in te voeren, moet als zodanig worden ingestemd.

Brussel, 14 januari 2009.

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Mario SEPI

5.10 Het verordeningvoorstel schrijft tweejaarlijkse aanpassingen voor. Dat is een wisseling die niet samenvalt met de *lead-time* die de bandenindustrie nodig heeft, wat uiteraard haaks staat op het streven naar betere regelgeving. Daarom is het EESC voorstander van de oplossing die de bandenindustrie zelf heeft aangedragen, waarmee het voorstel wordt vereenvoudigd zonder dat aan de termijnen ervan wordt getornd. Die oplossing bestaat erin dat er in plaats van de thans door de Commissie voorgestelde vijf invoeringsfasen twee invoeringsfasen worden ingesteld: van 2012 tot 2016 en van 2016 tot 2020. Zo kunnen typegoedkeuringsprocedures, logistiek en eventuele voorraadvorming in goede banen worden geleid.

5.11 Ook moet worden verduidelijkt hoe met weer bruikbaar gemaakte banden moet worden omgegaan. De definitie die in VN/ECE-reglement R109 van dit soort banden wordt gegeven, is gebaseerd op de plaats van productie en zegt niets over de band zelf. Het spreekt voor zich dat voor die definitie moeilijk kan worden verwezen naar de nieuwe voorschriften (bv. voor geluidshinder) als in één en dezelfde fabriek zeer verschillende soorten banden weer bruikbaar worden gemaakt. Kortom, het gaat hier om een regeling die heel moeilijk kan worden toegepast en dan nog met heel hoge kosten voor de — vooral kleine en middelgrote — ondernemingen. Daarom pleit het EESC ervoor dat banden die weer bruikbaar worden gemaakt, worden vrijgesteld van de toepassing van de verordening, met dien verstande dat uiteraard wel aan alle veiligheidsvereisten moet worden voldaan.

5.12 De Commissie zou moeten overwegen om van de fabricagedatum het uitgangspunt te maken voor de beoordeling of banden al dan niet aan de gestelde eisen voldoen, omdat deze datum verplicht moet worden aangebracht op alle banden die in de EU op de markt worden gebracht en dus voor wederverkopers, consumenten en nationale instanties gemakkelijk valt af te lezen. De fabricagedatum (en dus niet de datum waarop banden op de markt zijn gebracht, noch de datum van verkoop) wordt dan de toetssteen voor de vraag of banden al dan niet aan de nieuwe vereisten voldoen.

<sup>(14)</sup> VN/ECE-reglement R117 over het rolgeluid van banden.