

**Fiche 6: Verordening goedkeuringseisen voor de algemene veiligheid van voertuigen, inzittenden en kwetsbare verkeersdeelnemers.**

**1. Algemene gegevens**

a) *Titel voorstel*

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/...en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009

b) *Datum ontvangst Commissiedocument*

17 mei 2018

c) *Nr. Commissiedocument*

COM (2018)286

d) *EUR-Lex*

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=COM%3A2018%3A286%3AFIN>

e) *Nr. impact assessment Commissie*

SWD (2018)190; Opinie Raad voor Regelgevingstoetsing: SEC (2018)270

f) *Behandelingstraject Raad*

Raad voor Concurrentievermogen

g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

h) *Rechtsbasis*

Artikel 114 VWEU

i) *Besluitvormingsprocedure Raad*

Gekwalificeerde meerderheid

j) *Rol Europees Parlement*

Medebeslissing

## 2. Essentie voorstel

### a) Inhoud voorstel

Dit voorstel is onderdeel van het derde mobiliteitspakket. Dit pakket moet bijdragen aan de modernisering van mobiliteit, waarbij technologische vooruitgang moet bijdragen aan een competitievere en innovatie-gerichte EU-transportindustrie, meer toegankelijke mobiliteit, en een verbetering en versterking van het aantal banen in de sector.

Dit voorstel heeft tot doel de verkeersveiligheid te verhogen door het aantal ongevallen en slachtoffers terug te dringen. Binnen alle beleidsmaatregelen op het gebied van veilige infrastructuur, veilig gedrag en veilige voertuigen richt dit voorstel zich op veiligere voertuigen. De Commissie stelt voor om een aantal systemen in voertuigen (personenauto's, bestelauto's, bussen, vrachtauto's en hun aanhangwagens) te verplichten.

Concreet stelt de Commissie voor om het huidige voorschrift voor het monteren van een bandenspanningscontrolesysteem uit te breiden van personenauto's naar alle voertuigcategorieën. Daarnaast schrijft de Commissie een reeks geavanceerde voertuigveiligheidskenmerken voor alle voertuigen voor (de intelligente snelheidsassistent, een standaard voor alcoholslotinstallatie, vermoeidheids- en aandachtsdetectie, afleidingsdetectie, noodremsystemen en achteruitrijdetectie).

Auto's en bestelwagens moeten worden uitgerust met een noodremsysteem dat in eerste instantie voertuigen en stilstaande objecten detecteert en later ook kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en motorrijders), een *lane-keeping* systeem en een *event-datarecorder* voor het registreren en opslaan van data voorafgaand en tijdens ongevallen. Voertuigen moeten worden ontworpen en gebouwd met een verbeterd beschermingssysteem voor kwetsbare weggebruikers. Zo legt de Commissie de vereisten vast voor frontbeschermingsinrichtingen. Daarnaast stelt de Commissie specifieke voorschriften voor vrachtwagens en bussen vast en vereist met name dat zij zijn uitgerust met een detectie- en waarschuwingssysteem voor kwetsbare weggebruikers in de nabijheid van de voor- en de zijkant van het voertuig en dat zij zodanig zijn ontworpen en gebouwd om de zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers vanaf de bestuurdersstoel te verbeteren.

Daarnaast stelt het voorstel specifieke eisen aan geautomatiseerde voertuigen en biedt met name een lijst van veiligheidsgebieden waarvoor gedetailleerde regels en technische voorzieningen verder moeten worden ontwikkeld als basis voor de inzet van geautomatiseerde voertuigen. Dit is een belangrijke stap om grootschalige inzet van geautomatiseerde voertuigen in de Unie te stimuleren en te ondersteunen en om de weg te effenen naar volledig autonoom rijden.

Tenslotte bevat het voorstel specifieke voorschriften voor waterstofvoertuigen.

Er is een relatie met de andere initiatieven van het derde mobiliteitspakket, zoals bijvoorbeeld de voorgestelde wijzigingen van de richtlijn betreffende het veiligheidsbeheer van weginfrastructuur. Bepaalde systemen, zoals een *lane-keeping* systeem en de intelligente snelheidsassistentie hebben een goed onderhouden weginfrastructuur (wegmarkering, borden en camera's) nodig. De verplichting van geavanceerde veiligheidsvoorzieningen zal de bestuurders ook helpen geleidelijk aan vertrouwd te raken met geavanceerde functies en houdt derhalve rekening met de ontwikkelingen op het gebied van zelfrijdende auto's.

b) *Impact assessment Commissie*

De Commissie heeft drie wetgevende opties overwogen:

- 1) Verplichting van systemen die nu al breed beschikbaar zijn en zijn uitontwikkeld. Deze optie beschermt vooral de inzittenden.
- 2) Als optie 1, met daar bovenop de verplichting van minder algemeen beschikbare veiligheidsvoorzieningen. Deze optie beschermt ook de kwetsbare verkeersdeelnemers.
- 3) Als optie 2, met daar bovenop de verplichting van een volledig pakket veiligheidsfuncties die innovatie stimuleren. Deze optie bevat ook systemen die nu nog niet breed beschikbaar zijn maar wel de hoogste potentie hebben om het aantal slachtoffers terug te dringen.

De voorkeurskeuze voor alle voertuigcategorieën is optie 3. De Commissie verwacht dat deze optie het grootste aantal dodelijke slachtoffers en ernstig verkeersgewonden onder inzittenden, voetgangers en fietsers zal voorkomen. Het zorgt ook voor een consistente benadering van alle voertuigcategorieën.

Tijdens de evaluatieperiode (2021 - 2037) zal volgens de Commissie de voorkeursoptie 3 de volgende voordelige effecten hebben ten opzichte van het scenario waarin geen wetgevende maatregelen worden genomen:

- Vermeden verkeersdoden: 24 794 voor inzittenden van voertuigen (in frontale, zijwaartse of achterwaartse botsingen) reductie met 16,0% en voetgangers en fietsers (aangereden met voorkant, zijkant of achterzijde van voertuig) met 14,4%.
- Ernstige verwondingen voorkomen: 140 740
- Voordeel uitgedrukt in geld: € 72,8 miljard

Het effect van de voorkeursoptie op gebruikers van voertuigen, voetgangers, fietsers, fabrikanten van apparatuur en de lidstaat wordt in alle gevallen als zeer positief beoordeeld door de Commissie. Uit een vergelijking van de gevolgen blijkt dat de veiligheid van de inzittenden aanzienlijk is verbeterd, evenals de bescherming van voetgangers en fietsers. De leveranciers profiteren van toegenomen verkopen van componenten. Consumenten kunnen profiteren van lagere verzekeringspremies. De lidstaten kunnen vermindering van de inzet van noodhulpdiensten en minder files verwachten. Specifiek voor bestelauto's lijken de kosten voor de voorkeursoptie de voordelen enigszins te overtreffen. Zie ook onder 4c.

### 3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

#### a) *Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

Nederland meent dat alleen door Europese goedkeuringseisen efficiënt tot veiligere voertuigen gekomen kan worden. Alleen op deze manier kunnen hoge eisen worden gesteld en kan een gelijk speelveld worden gegarandeerd. Daarnaast kan alleen op deze manier worden gegarandeerd dat de systemen die in voertuigen worden ingebouwd daadwerkelijk aan alle eisen voldoen en goed functioneren. Nederland heeft nationaal geen extra toelatingsverplichtingen ten opzichte van de Europese toelatingseisen. De inspanningen van Nederland richten zich op dit terrein vooral op het opdoen van kennis over het ontwerpen en veilig gebruiken van deze systemen. Zeker nu er systemen op de markt komen (zoals ook de in deze verordening voorgestelde systemen als rijbaanassistentie en intelligente snelheidsassistent) die delen van de rijtaak van de bestuurder over kunnen nemen, of in ieder geval de bestuurder kunnen ondersteunen bij het uitvoeren van die rijtaak, is deze kennis noodzakelijk. Nederland brengt deze kennis continu in bij de internationale wetgevende gremia bij de VN en de EU.

Daarnaast is Nederland als lid van Euro NCAP<sup>1</sup> mede initiator van het samen met de industrie steeds veiliger maken van auto's. Deze organisatie slaat een brug tussen de fabrikanten, wetgevers en wetenschappers en slaagt erin om op deze vrijwillige basis telkens de voertuigen veiliger te maken.

#### b) *Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel*

Nederland wil graag dat voertuigen telkens veiliger worden en ondersteunt dan ook de ambitie van de Commissie om tot meer verkeersveiligheidssystemen in voertuigen te komen. Zoals hierboven aangegeven zal de introductie van systemen wel zorgvuldig moeten gebeuren en moet per systeem worden bezien of een verplichting proportioneel en effectief is. Hieronder volgt daarom een beoordeling per systeem:

- **TPMS (Tyre Pressure Monitoring Systems – Bandenspanningsmonitorsystemen):** Deze systemen zijn al verplicht voor personenauto's. De Commissie stelt voor deze verplichting uit te breiden naar bestelauto's, vrachtauto's, bussen en zware aanhangers. Een goede bandenspanning is noodzakelijk voor goede milieuprestaties en de verkeersveiligheid. Nederland ondersteunt daarom dit onderdeel. Deze systemen moeten wel worden doorontwikkeld om te zorgen dat ze effectief blijven. Nederland ziet graag dat directe systemen met weergave van de bandenspanning op alle wielen verplicht worden inclusief een actief waarschuwingssysteem (pop-up) bij onderspanning zodra de spanning van één van de banden onder de adviesspanning is bij het starten van het voertuig.
- **Banden-eisen:** Nederland betreurt het zeer dat de Commissie niet komt met scherpere eisen voor banden. Het aanscherpen van de bandeneisen draagt bij aan het verlagen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, het vergroten van verkeersveiligheid en het beperken van geluidshinder. Nederland zal tijdens de onderhandelingen de Commissie verzoeken om met scherpere eisen voor banden te komen.

---

<sup>1</sup> New Car Assessment Program

- *ISA (Intelligente Snelheids Assistent)*: dit systeem assisteert de bestuurder bij het aanhouden van de juiste snelheid door middel van 'haptische' feedback via het gaspedaal (het gaspedaal gaat 'terugduwen' als je harder wil rijden dan de maximumsnelheid). De maximumsnelheid wordt verkregen door verkeersborden, op basis van infrastructuursignalen of elektronische (kaart-)gegevens. Nederland constateert dat het gebruik van een dergelijke ISA een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, hoewel een verplichtende ISA (waarbij het bijna niet mogelijk is om de maximumsnelheid te overschrijden) nog effectiever zou zijn. Nederland steunt dit voorstel, maar tekent wel aan dat een belangrijke randvoorwaarde is dat het voertuig op betrouwbare wijze de momentane maximumsnelheid kent. Zeker gezien de dynamische snelheidslimieten (130 rijden na 7 uur 's avonds) of tijdelijk afwijkende snelheidslimieten (i.v.m. file of wegwerkzaamheden) is dit geen eenvoudige opgave.
- *Alcoholslot-installatie-interface*: Dit betreft een gestandaardiseerde interface die de aansluiting van alcoholslottoestellen in motorvoertuigen mogelijk maakt. Het gaat hier dus NIET om een verplicht alcoholslot in een voertuig. Momenteel is juist het praktisch inbouwen van een alcoholslot erg duur en onpraktisch, waardoor deze maatregel vaak niet proportioneel wordt geacht. Nederland ondersteunt dit onderdeel.
- *Vermoeidheids- en aandachtscontrole*: Dit is een systeem dat de waakzaamheid van de bestuurder beoordeelt en de bestuurder waarschuwt indien nodig. Nederland ondersteunt dit onderdeel.
- *Geavanceerde afleidingsherkenning*: een systeem dat de visuele aandacht van de bestuurder voor de verkeerssituatie kan herkennen en de bestuurder indien nodig kan waarschuwen. Nederland steunt dit onderdeel.
- *Noodstopsignaal*: snel knipperende achterlichten om aan andere weggebruikers aan te geven aan de achterzijde van het voertuig dat het voertuig hard remt. Nederland ondersteunt dit onderdeel.
- *Achteruitrij-detectie*: Dit betreft een detectiesysteem om de bestuurder bewust te maken van personen en voorwerpen aan de achterzijde van het voertuig, met als hoofddoel botsingen bij het achteruitrijden te voorkomen. Veel vrachtauto's en personenauto's gebruiken dit soort systemen al vrijwillig. Nederland meent daarom dat het zeker mogelijk is om dit systeem nu te gaan verplichten.
- *Geavanceerd noodremsysteem*: Een systeem dat automatisch een potentiële aanrijding kan detecteren en het remsysteem van het voertuig kan activeren om het voertuig te vertragen met het doel een botsing te voorkomen of te beperken. Nederland is sterk voorstander van het verplichten van dit systeem, waarbij op termijn ook kwetsbare verkeersdeelnemers worden gedetecteerd.
- *Lane keeping system (rijstrookbewegingssysteem)*: Een systeem voor (bestel)auto's dat de positie van het voertuig bewaakt met betrekking tot de rijstrookgrens en een koppel op het stuurwiel uitoefent, of druk op de remmen, ten minste wanneer een voertuig een rijstrook verlaat. Nederland steunt dit onderdeel, ook omdat het een belangrijke functie is die de overgang mogelijk maakt naar zelfrijdende auto's. Nederland constateert wel dat er gelijksoortige systemen zijn, zoals een *lane departure* functionaliteit, die wellicht

effectiever zijn, omdat ze de bestuurder zelf tot meer waakzaamheid aanzetten. Nederland zal de Commissie verzoeken om zeer zorgvuldig de voor- en nadelen van de verschillende systemen te onderzoeken en te bespreken.

- *Event Data Recorder (gegevensrecorder voor gebeurtenissen (ongevallen))*: Een systeem dat kritieke crashgerelateerde parameters en informatie vóór, tijdens en na een botsing registreert en opslaat met als doel een EU-brede analyse van de verkeersveiligheid te maken en de doeltreffendheid van specifieke veiligheidsmaatregelen te kunnen beoordelen. Nederland is voorstander van dit systeem en ziet veel meer noodzakelijke toepassingen in het gebruik van deze data, zoals bijvoorbeeld het aantonen van aansprakelijkheid, gebruik ten behoeve van een strafrechtelijke procedure, bijvoorbeeld bij een verkeersongeval<sup>2</sup>, of voor het keuren van voertuigen die betrokken zijn geweest bij een ongeval na schadeherstel. Nederland zal daarom bepleiten het toepassingsgebied hiertoe uit te breiden. Het is wel van belang om hierbij goed na te denken over welke data noodzakelijk is om op te slaan, hoe dit gebeurt en wie juridisch toegang krijgt tot deze data.
- *Frontbeschermingsinrichting*: Een afzonderlijke constructie of structuur die, naast de bumper van de oorspronkelijke uitrusting, bedoeld is om de buitenkant van het voertuig te beschermen tegen schade in geval van botsing met een voorwerp. Nederland steunt het voorstel om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen wanneer zij geraakt worden door voertuigen uitgerust met een dergelijke inrichting.
- *Betere zichtbaarheid bussen, bestelauto's en vrachtauto's*: De Commissie stelt voor dat deze zo worden ontworpen en gebouwd dat zij een betere directe zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers bieden vanuit de bestuurdersstoel. Nederland steunt dit voorstel.
- *Betere toegankelijkheid bussen voor personen met een beperkte mobiliteit*: Bussen met een capaciteit van meer dan 22 passagiers, die gebouwd zijn met ruimte voor staande passagiers, moeten zo ontworpen en gebouwd zijn dat zij toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit, met inbegrip van rolstoelgebruikers. Nederland steunt dit voorstel.
- *Specifieke voorschriften voor geautomatiseerde voertuigen*: De Commissie stelt een aantal principes voor bij het ontwerpen en toelaten van geautomatiseerde voertuigen. De Commissie stelt voor om in ieder geval eisen op te nemen met betrekking tot:
  - a) Systemen die de rijtaak (sturen, versnellen en remmen) van de bestuurder overnemen;
  - b) Systemen die dienen om aan het voertuig real-time informatie te geven over de toestand van het voertuig en de omgeving;
  - c) Systemen die de status van de bestuurder controleren;
  - d) Gegevensrecorders voor incidenten en ongevallen voor geautomatiseerde voertuigen;
  - e) Een geharmoniseerd format voor de uitwisseling van gegevens, bijvoorbeeld voor voertuigplatooning met voertuigen van verschillende merken.

---

<sup>2</sup> Conform de motie Von Martels c.s., TK 2017/2018, 29 398, nr. 603

Nederland steunt de Commissie in dit voorstel en vindt dat de eisen aan deze systemen op basis van kennis en ervaring moeten worden opgesteld in samenwerking met kennishouders, de UNECE en andere stakeholders. Nederland constateert dat er juist bij geautomatiseerde voertuigen ook aandacht moet zijn voor automatische software-updates en data-uitwisseling tussen voertuigen en zal de Commissie verzoeken om dit mee te nemen bij de behandeling van het voorstel. Nederland zal aandacht vragen voor een veilige opslag van data-gegevens die in lijn is met de AVG.

Overigens is het natuurlijk noodzakelijk, maar niet voldoende als de voertuigen worden uitgerust met dit soort systemen. De meerwaarde wordt pas bereikt als de systemen ook daadwerkelijk worden gebruikt door de bestuurder en niet consequent uitgezet worden. Nederland zal hiervoor aandacht vragen in de onderhandelingen.

*c) Eerste inschatting van krachtenveld*

Naar verwachting zullen de lidstaten met een grote voertuigindustrie scherp de kosten en uitvoerbaarheid van de wijzigingsvoorstellen voor deze industrietak in de gaten houden, terwijl andere lidstaten de balans tussen de industrie enerzijds en de veiligheid en milieuprestaties anderzijds willen bewaken. Nederland behoort tot die laatste groep.

#### **4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit**

*a) Bevoegdheid*

De voorgestelde grondslag voor het voorstel is artikel 114 VWEU. Op grond van dit artikel kunnen maatregelen worden vastgesteld inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten die de instelling en de werking van de interne markt betreffen. Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag. Door optreden van de Unie t.a.v. voorschriften voor typegoedkeuring wordt fragmentering op de interne markt voorkomen.

Op het terrein van de interne markt is voorts sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten (artikel 4, lid 2, onder a, VWEU).

*b) Subsidiariteit*

Nederland beoordeelt de subsidiariteit van dit voorstel als positief. Technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot een groot aantal veiligheids- en milieuelementen zijn op EU-niveau geharmoniseerd. Optreden van de lidstaten zelf zou dit systeem ondermijnen. Actie van de Unie is noodzakelijk vanwege de noodzaak om belemmeringen voor de geharmoniseerde markt te voorkomen. Nederland meent derhalve dat Europese wetgeving de aangewezen manier is om de verplichting van nieuwe veiligheidssystemen in voertuigen te implementeren.

*c) Proportionaliteit*

Nederland beoordeelt de proportionaliteit van dit voorstel als positief. Het voorstel gaat niet verder dan nodig om de doelstelling van vermindering van het aantal verkeersdoden te bereiken, en draagt tegelijkertijd bij aan de goede werking van de interne markt en een hoog

niveau van openbare veiligheid en milieubescherming.

Zoals gemeld onder 2b lijken specifiek voor bestelauto's de kosten voor de voorkeursoptie de voordelen enigszins te overtreffen. In dit geval wordt echter rekening gehouden met aanvullende overwegingen, zoals gelijke concurrentievoorwaarden voor alle autofabrikanten in de interne markt en de mogelijkheid voor fabrikanten om de kosten te verlagen vanwege schaalvoordelen. Bovendien delen lichte bedrijfsvoertuigen vaak platform- en andere hardware met personenauto's.

Omdat fabrikanten bovendien een implementatietermijn krijgen om zich aan nieuwe eisen aan te passen, vindt Nederland het huidige voorstel ook op dit punt proportioneel.

## **5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten**

### *a) Consequenties EU-begroting*

Geen. Indien er toch sprake is van financiële gevolgen is Nederland van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2014-2020 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting.

### *b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden:*

Voor nationale overheden worden geen specifieke extra kosten verwacht, aangezien de nieuwe veiligheidskenmerken van voertuigen deel zullen gaan uitmaken van het bestaande typegoedkeuringskader. (Eventuele) budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het/de beleidsverantwoordelijk(e) departement(en), conform de regels van de budgetdiscipline.

### *c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*

- De verwachte totale kosten (eenmalige en lopende productiekosten) voor autofabrikanten zullen volgens de Commissie EUR 57,4 miljard bedragen. De impact van de voorkeursoptie op voertuigfabrikanten wordt als zeer negatief beoordeeld vanwege de kosten en inspanningen die aan de kant van de fabrikant nodig zijn om de veiligheidsprestaties van voertuigen te verbeteren.
- De initiële kostenstijging, die in de loop van de tijd omlaag gaat, voor de voertuigfabrikant wordt geschat op € 516 per personenauto, € 521 per bestelwagen en lichte bedrijfsauto, € 970 per bus en € 1013 per vrachtwagen.
- Er worden geen substantiële stijgingen van de voertuigverkoopprijzen verwacht op middellange en lange termijn. Voertuiggebruikers kunnen echter hogere reparatiekosten ervaren vanwege de toegenomen complexiteit van de systemen.
- De financiële voordelen door vermeden verkeersdoden en ernstige verwondingen uitgedrukt in geld bedragen € 72,8 miljard (inclusief immateriële schade). Deze baten komen grotendeels ten goede van bedrijfsleven en burger.



- d) *Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger:*

Dit voorstel zal naar verwachting geen significante gevolgen hebben voor de regeldruk voor fabrikanten of nationale autoriteiten, aangezien de typegoedkeuring van voertuigen al onder het bestaande wetgevingskader valt en de eventuele nieuwe veiligheidskenmerken daarin worden geïntegreerd.

- e) *Gevolgen voor concurrentiekracht*

Dit voorstel zal naar verwachting geen significante gevolgen hebben voor de concurrentiekracht.

## **6. Implicaties juridisch**

- a) *Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*

De Commissie stelt voor om de kaderverordening vierwielers (nu nog met nummer 2007/46/EU) aan te passen en daarbij direct te verwijzen naar de VN-reglementen. Deze systematiek is momenteel al van toepassing in Nederland voor het toelaten van nieuwe voertuigen. Er zijn derhalve geen consequenties voor nationale of decentrale regelgeving.

- b) *Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan*

Dit voorstel verleent in een heel aantal artikelen aan de Commissie de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen aan te nemen, met de bedoeling om de bijlagen te updaten in functie van de technische vooruitgang en de regelgevingsontwikkelingen en ook nadere bepalingen vast te leggen voor de specifieke procedures, tests en technische voorschriften voor de typegoedkeuring van voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden aangaande de in het voorstel vastgelegde specifieke voorschriften. Artikel 12 bevat de modaliteiten van de gedelegeerde bevoegdheden die aan de Commissie worden toegewezen. De keuze voor gedelegeerde handelingen ligt volgens Nederland juridisch gezien voor de hand omdat een bevoegdheid voor de Commissie tot aanvulling en wijziging van het basisinstrument (waartoe ook de bijlagen worden gerekend) alleen via delegatie kan worden verleend. Voor het opstellen van de technische specificaties van de verschillende systemen zal de Commissie de in de kaderverordening vierwielers genoemde handelingen willen gebruiken. Dit sluit goed aan bij de huidige werkwijze.

- c) *Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

De Commissie stelt voor om inwerkingtreding 3 jaar na de publicatie te laten plaatsvinden. Nederland acht deze termijn realistisch. Enerzijds is er tijd nodig om de systeem-eisen op te stellen en hebben fabrikanten tijd nodig om deze systemen in de voertuigen in te laten bouwen. Anderzijds wil Nederland graag dat deze systemen zo spoedig mogelijk gebruikt kunnen worden. Overigens zijn de toepassingsdata niet voor alle technieken hetzelfde. De

invoering hangt mede af van de beschikbaarheid van wettelijke eisen en van de kwaliteit van de huidige systemen.

*d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Nederland acht het wenselijk om aan te sluiten bij de afspraken in de kaderverordening vierwielaars hierover.

**7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving**

De Nederlandse toelatingsautoriteit (RDW) en de door haar aangewezen technische diensten zullen de kennis moeten ontwikkelen om deze nieuwe systemen te toetsen aan de toelatingseisen. De verwachting is dat er weinig extra handhavingscapaciteit nodig zal zijn.

**8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen.