



240

Besluit van 25 mei 1990, houdende wijziging van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 5 juli 1989, nr. MJZ05789007, Centrale Directie Juridische Zaken, afdeling Wetgeving, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

Overwegende dat het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1974, 632), en in samenhang daarmee het Besluit permanente eisen motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1982, 36) aanpassing behoeven, gelet ook op het gestelde in punt 5.1.1. van bijlage I van de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Statens met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motoren in motorvoertuigen (88/76/EEG, PbEG L 36) alsmede op de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Statens met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de emissie van gasvormige verontreinigingen door dieselmotoren, bestemd voor het aandrijven van voertuigen (88/77/EEG, PbEG L 36/33);

Gelet op de artikelen 13, 15 en 88, eerste, derde en vierde lid, van de Wet inzake de luchtverontreiniging (Stb. 1981, 411);

Gehoord de Centrale raad voor de milieuhygiëne (nr. CRMH L-88/1001);

De Raad van State gehoord (advies van 1 februari 1990, nr. W08.89 0381);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 22 mei 1990, nr. MJZ 22590030, Centrale Directie Juridische Zaken, afdeling Wetgeving, uitgebracht in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1974, 632)¹ wordt gewijzigd als volgt.

A

Artikel 1 wordt gewijzigd als volgt.

1. In het eerste lid, onder a, vervalt na «een»: met benzine gevoede.
2. Het derde lid komt te luiden:
3. Voor de toepassing van het bij of krachtens dit besluit bepaalde behoren motorrijtuigen als bedoeld in het eerste lid, aanhef en onder a, die gevoed worden door al dan niet tot vloeistof verdicht gas, tot eenzelfde type, indien zij overeenkomen wat betreft door Onze Minister te bepalen kenmerken.

B

Artikel 2 wordt gewijzigd als volgt.

1. In het eerste lid vervalt het onderdeel b.
2. De aanduidingen van de onderdelen c en d van het eerste lid worden gewijzigd in: «b» en «c». In het nieuwe onderdeel c wordt «het onder a, b of c bedoelde kader» gewijzigd in: het onder a of b bedoelde kader.
3. In het tweede lid, onder b, wordt de zinsnede «de in het eerste lid, onder b, genoemde overeenkomst» vervangen door: de Overeenkomst van 20 maart 1958 betreffende het aannemen van eenvormige goedkeuringsvoorwaarden en de wederzijdse erkenning van goedkeuring van uitrustingsstukken en onderdelen van motorrijtuigen (Trb. 1959, 83).
4. In het tweede lid, onder d, wordt «onder d» vervangen door: onder c.
5. Het derde lid komt te luiden:
 3. Het is voorts verboden bedrijfsmatig motorrijtuigen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, aanhef en onder b, te vervaardigen of in te voeren, die niet behoren tot een type dat blijkens een mededeling als in bijlage VIII van de hierna genoemde richtlijn bedoeld, de goedkeuring heeft verkregen, bedoeld in de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen uitworp van gasvormige verontreinigingen door dieselmotoren, bestemd voor het aandrijven van voertuigen, nr. 88/77/EEG (PbEG L 36).

C

Na artikel 2 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 2a

1. De onderdelen van een motorrijtuig die van invloed zijn op de uitworp van verontreinigende stoffen, moeten zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd, dat zij onder normale gebruiksomstandigheden gedurende de normale levensduur van het motorrijtuig hun goede werking zullen behouden. Door de aanbieder voor een keuring als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a, en tweede lid, onder a, door de fabrikant of importeur, verklaart deze dat de onderdelen van het betrokken type voldoen aan het in de eerste volzin bedoelde vereiste.
2. Onze Minister stelt regels omtrent wat wordt verstaan onder normale levensduur en goede werking als bedoeld in het eerste lid.
3. Wanneer Onze Minister vaststelt dat in Nederland geregistreerde motorrijtuigen, behorend tot één type, wat betreft hun onderdelen niet voldoen aan het gestelde in de eerste volzin van het eerste lid, brengt deze de fabrikant of importeur hiervan schriftelijk op de hoogte.

4. De fabrikant of importeur heeft gedurende twee maanden na de datum van verzending van de in het derde lid bedoelde mededeling de gelegenheid aannemelijk te maken, dat het onderzochte type motorrijtuig wat betreft de onderdelen voldoet aan het vereiste bedoeld in de eerste volzin van het eerste lid.

5. Onze Minister kan de fabrikant of importeur die niet binnen de in het vierde lid bedoelde termijn aannemelijk heeft gemaakt dat de in dat lid bedoelde motorrijtuigen wat betreft hun onderdelen voldoen aan het vereiste bedoeld in de eerste volzin van het eerste lid, verplichten voor een door hem vast te stellen datum alle in Nederland geregistreeerde exemplaren, behorende tot het betrokken type, dan wel een door Onze Minister aan te wijzen deel daarvan, op de goede werking, bedoeld in het eerste lid te controleren en zo nodig de strijdigheid met dat vereiste op te heffen.

6. Het vijfde lid is niet van toepassing indien de fabrikant of importeur aannemelijk maakt dat onderhoud van de onderdelen van de onderzochte motorrijtuigen die van invloed zijn op de uitwerp van verontreinigende stoffen, niet volgens de voorschriften van de fabrikant is uitgevoerd, of dat van de fabrikant afkomstige gebruiksvoorschriften, gegeven met het oog op de uitwerp van luchtverontreiniging, niet zijn opgevolgd.

D

Artikel 3a wordt gewijzigd als volgt.

1. Na het eerste lid wordt met vernummering van het tweede en derde lid tot derde en vierde lid een lid ingevoegd, luidende:

2. Het in het eerste lid gestelde verbod is van overeenkomstige toepassing op een motorrijtuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder a, gevoed door al dan niet tot vloeistof verdicht gas, met dien verstande dat het symbool gegevens bevat met betrekking tot afstelling en controle.

2. In het derde lid wordt na «symbool» ingevoegd: , bedoeld in het eerste of tweede lid, .

3. In het vierde lid worden de woorden «het eerste lid» vervangen door: het eerste of tweede lid.

E

Artikel 4 wordt gewijzigd als volgt.

1. In het eerste lid wordt de zinsnede «de artikelen 2, eerste en tweede lid, en 3a» gewijzigd in: de artikelen 2 en 3a.

2. De aanhef van het tweede lid komt te luiden:

2. De in de artikelen 2 en 3a gestelde verboden gelden voorts niet ten aanzien van motorrijtuigen.

F

Artikel 9, derde lid, vervalt.

G

Artikel 10 komt te luiden:

Artikel 10

In geval van wijziging van de keuringsvoorschriften die ten grondslag hebben gelegen aan een goedkeuring als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a of c, of tweede lid, onder a of d, of aan een mededeling als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder b, of tweede lid, onder b of c, of

derde lid, kunnen Onze Ministers een termijn stellen bij het verstrijken waarvan die goedkeuring ophoudt te gelden, onderscheidenlijk die mededeling voor de toepassing van dit besluit ophoudt van kracht te zijn.

H

Artikel 14 wordt gewijzigd als volgt.

1. Met vernummering van het derde lid tot vierde lid wordt na het tweede lid een lid ingevoegd, dat luidt:

3. Met betrekking tot motorrijtuigen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder a, gevoed door al dan niet tot vloeistof verdicht gas, zijn artikel 2, eerste lid, en artikel 3a, tweede lid, slechts van toepassing indien het betreft motorrijtuigen die behoren tot een type dat voldoet aan scherpere grenswaarden dan genoemd in de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 juni 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Statens met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen (83/351/EEG, PbEG L 197).

2. Na het vierde lid wordt een lid ingevoegd, dat luidt:

5. Het in artikel 2, derde lid, bedoelde verbod is met betrekking tot motorrijtuigen behorende tot een voor 1 oktober 1990 in productie genomen type eerst van toepassing met ingang van die datum.

Artikel II

Het Besluit permanente eisen motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1982, 36) wordt gewijzigd als volgt.

In het eerste lid van artikel 2 wordt onder vervanging van de punt aan het einde van onderdeel b. door een puntkomma, na dat onderdeel een onderdeel toegevoegd dat luidt:

c. dat niet meer behoort tot een goedgekeurd type als bedoeld in artikel 2 van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging.

Artikel III

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede kalendermaand na de datum waarop het in het Staatsblad bekend is gemaakt, met dien verstande dat artikel I, onderdeel A, in werking treedt

a. met ingang van de in de aanhef bedoelde kalendermaand voor motorrijtuigen waarvoor na 31 mei 1990 een kenteken is opgegeven, indien de voertuigaanduiding op het kentekenbewijs eindigt op U9;

b. met ingang van 1 januari 1991 voor motorrijtuigen waarvoor na die datum een kenteken is opgegeven, indien de voertuigaanduiding op het kentekenbewijs eindigt op S6, S9, K6 of K9.

2. In afwijking van het eerste lid treedt artikel I, onderdeel A, voor de motorrijtuigen bedoeld in dat lid, onderdeel a, die niet zijn voorzien van een brandstofinspuitsysteem, in werking met ingang van de vierde kalendermaand na de datum waarop het besluit in het Staatsblad bekend is gemaakt.

Artikel IV

De tekst van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging wordt door Onze Minister van Justitie in het Staatsblad geplaatst.

¹ Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 8 maart 1989, Stb. 72.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 12 juni 1990, nr. 111.

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 25 mei 1990

Beatrix

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. G. M. Alders

Uitgegeven de *eenendertigste* mei 1990

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Zo kort na de eerste inhoudelijke wijziging van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1974, 632) die in Stb. 1989, 72 is gepubliceerd, is het nodig gebleken dat besluit opnieuw te wijzigen. De wijzigingen vloeien ten dele voort uit de op 9 juli 1987 aan de Tweede Kamer aangeboden handhavingsnotitie (Kamerstukken II 1986/1987 18 938, nr. 10). Ook in de notitie Verkeer en Milieu (Kamerstukken II 1987/1988 20 397, nr. 1) is van een aantal elementen melding gemaakt.

De in de handhavingsnotitie verwoorde filosofie gaat onder meer uit van controle op de automobielfabrikant wat betreft de kwaliteit van zijn produkt aan de hand van conformiteits- en duurzaamheidseisen voor de uitwerp van luchtverontreinigende stoffen. Thans ontbreken echter kwantitatieve duurzaamheidseisen. Voorts is ombouw op autogas nog geheel uitgezonderd van het typekeuringsbesluit zodat specifieke eisen voor de uitwerp van luchtverontreinigende stoffen daarvoor in het geheel niet gelden.

In de thans voorliggende wijziging zijn duurzaamheidseisen opgenomen. Hierop wordt nader teruggekomen in de artikelsgewijze toelichting. Aangezien duurzaamheidseisen eerst goed effect sorteren, indien ook is bepaald wat dient te geschieden wanneer geconstateerd is dat een fabrikant of importeur niet aan deze duurzaamheidseisen heeft voldaan, zijn tevens regels opgenomen om motorrijtuigen, indien noodzakelijk, terug te roepen voor onderzoek en herstel.

Bij het formuleren van de regeling heeft een rol gespeeld dat het niet rechtvaardig is de eigenaar of houder van een motorrijtuig tot mogelijk financieel ingrijpende reparaties te nopen als de fabrikant zijn werk niet goed heeft gedaan.

Teneinde na te gaan in hoeverre de motorrijtuigen op de weg voldoen aan het gestelde in de typekeuringsregeling is besloten in ieder geval tot 1992 jaarlijks van 60 typen motorrijtuigen elk vijf exemplaren door het Instituut voor Wegtransportmiddelen/TNO mede op deze aspecten te laten keuren. Een eerste onderzoek – overigens op kleinere schaal – dat in 1987 is afgesloten en dat betrekking had op motorrijtuigen die niet behoorden tot de categorie «schoon», wees uit dat vooral de afstelling van de carburateur veel te wensen overliet, maar dat uiteindelijk de motorrijtuigen in het algemeen voldeden aan de eisen met betrekking tot de serieproductie, mits de afstelling van de carburateur goed was. Het vervolgonderzoek zal vooral gericht worden op «schone» motorrijtuigen, al dan niet voorzien van een katalysator. De uitkomsten van dit onderzoek zullen jaarlijks worden gepubliceerd.

Dat ombouw op gas – in de praktijk is dit eigenlijk uitsluitend autogas – niet onder de typekeuringsregeling valt, werd tot voor kort niet bezwaarlijk geacht. Bij de relatief milde typekeuringseisen leidde ombouw in de regel tot een vermindering van de uitwerp van luchtverontreinigende stoffen.

De aanscherping van de typekeuringseisen in de EEG, vervat in de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing der wetgevingen van de Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motoren in motorvoertuigen 88/76/EEG (PbEG L 36), heeft ook deze situatie veranderd. Om te voldoen aan de aangescherpte eisen worden nieuwe auto's door de fabrikant veelal voorzien

van allerlei extra systemen. Het is uiteraard zaak dat deze systemen gedurende de hele levensduur van de auto zo effectief mogelijk blijven werken en ook bij ombouw op autogas hun goede werking blijven behouden.

Door de onderhavige wijziging mag geschiktmaking van een motorrijtuig voor autogas als motorbrandstof uitsluitend plaatsvinden als de auto blijft behoren tot een goedgekeurd type. Dit is het geval als voor het autotype waartoe het om te bouwen motorrijtuig behoort met het soort autogasapparatuur, waarmee het motorrijtuig zal worden uitgerust, een typegoedkeuring is verstrekt.

De derde belangrijke wijziging tenslotte, die in deze algemene maatregel van bestuur wordt «meegenomen», is een gevolg van het feit dat de Economische Commissie voor Europa (ECE), een onderdeel van de Verenigde Naties, in Genève tot voor kort inhoudelijk aan richtlijnen van de EEG identieke reglementen op het gebied van de uitlaatgassen van auto's en vrachtauto's het licht heeft doen zien. Toelating van nieuwe typen kon daardoor steeds plaatsvinden op basis van een ECE- of EG-certificaat. Daarin is verandering gekomen, zowel voor de auto's als voor de vrachtauto's. De jongste aanscherpingen van de EG-richtlijnen zullen waarschijnlijk niet direct leiden tot eenzelfde aanscherping van de ECE-reglementen. Op grond daarvan is besloten de verwijzing naar reglement 15 voor typekeuring van motorrijtuigen tot 3500 kg totale massa te schrappen.

De Richtlijn van de Raad van 2 augustus 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de verontreiniging door dieselmotoren, bestemd voor het aandrijven van voertuigen (72/306/EEG, PbEG L 190) blijft voorts van toepassing met betrekking tot de uitwerp van roet.

In de artikelsgewijze toelichting wordt nader op de wijzigingen teruggekomen.

Dereguleringsstoets

De wijziging van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging strekt ertoe dat auto's ook na ombouw voor gebruik van gas onder de typekeuringsregeling blijven vallen. Tevens wordt het besluit aangepast aan internationale regelingen met name met betrekking tot duurzaamheidseisen. Er zullen geen bijzondere lasten voor de overheid uit volgen en evenmin voor het justitiële apparaat.

Voor de fabrikanten en importeurs kan de nieuwe regelgeving met betrekking tot de duurzaamheid van onderdelen tot hogere kosten leiden, zeker wanneer dit daadwerkelijk leidt tot het verplichten van de fabrikant of importeur een gedeelte van de door hem geproduceerde dan wel ingevoerde motorrijtuigen terug te roepen, te controleren en zo nodig te repareren. Thans valt niet te zeggen welke bedragen daarmee gemoeid kunnen zijn. Het is niet duidelijk of hieruit hogere aanschafprijzen voor motorrijtuigen zullen voortvloeien.

Voor de burger die zijn motorrijtuig geschikt laat maken voor autogas, kan het besluit leiden tot een lichte kostenverhoging.

De wijziging van het Besluit permanente eisen motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1982, 36) strekt ertoe de bestuurder, eigenaar of houder van een motorrijtuig tot medewerking aan de hierboven beschreven terugroepregeling te verplichten. Overwogen is gebruik te maken van de mogelijkheid die artikel 3, tweede lid, van Richtlijn 88/76/EEG, biedt, tot het instellen van een verbod op in het verkeer

brengen van voertuigen met een elektrische ontsteking die niet geschikt zijn voor het gebruik van ongelode benzine als brandstof. De marktontwikkelingen geven op dit moment onvoldoende aanleiding om van die mogelijkheid gebruik te maken: thans is nog slechts 15 procent van de nu verkochte nieuwe auto's die onder de Richtlijn vallen, niet geschikt voor ongelode benzine. Een percentage dat maandelijks vermindert. Mocht de toepassingspraktijk in de komende maanden een aanwijzing geven dat een dergelijk verbod zinvol is, dan zal een dergelijk verbod alsnog worden opgenomen bij de eerst komende wijziging van het onderhavige besluit, welke wijziging rond de komende jaarwisseling is voorzien.

Inspraak

Het ontwerp-besluit is gepubliceerd in de Staatscourant van 29 juni 1988, nr. 123, teneinde belanghebbenden in de gelegenheid te stellen wensen en bezwaren kenbaar te maken. Naar aanleiding hiervan zijn twee commentaren ingezonden. Andere belanghebbenden hebben zich daarbij aangesloten.

In een commentaar wordt bezwaar geuit tegen de mogelijk hoge financiële lasten die voor de autogasbranche uit het besluit zouden kunnen voortvloeien, waardoor de bestaanszekerheid van de handel in LPG-apparatuur in het gedrang komt met het daaraan verbonden verlies aan werkgelegenheid. Voorts wordt de vraag opgeworpen waarom nu ineens van de bestaande regeling moet worden afgeweken hoewel er nog geen Europese normen zijn vastgesteld. De regeling is volgens de opsteller van de brief ook onduidelijk omdat er geen CO-limiet is gegeven. Voorts vroeg hij waarom nu opeens de thans op de markt zijnde LPG-apparatuur, die al aan de keuringseisen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer voldoet, niet meer wordt vertrouwd.

In het andere commentaar wordt aangevoerd dat er onzekerheid bestaat over de handhaving van het huidige fiscale regime ten aanzien van de autogasrijder. Het ontwikkelingstechnische en financiële draagvlak van de autogasbranche is beperkt en enige financiële ondersteuning van overheidswege ontbreekt. Voorts wordt opgemerkt dat de in de artikelsgewijze toelichting in het vooruitzicht gestelde termijn voor de levensduur van 10 jaar of 130 000 km niet in overeenstemming is met de momenteel in de markt gehanteerde termijn van maximaal 2 jaar. De vrees bestaat – aldus het commentaar – dat, alhoewel deze bepaling tot de fabrikant c.q. importeur lijkt te zijn gericht, de consument in de toekomst hieraan rechten kan ontlelen, met name recht op garantie dan wel dat hij rechten ontleent aan de EEG-richtlijn «Produktaansprakelijkheid». Een ander bezwaar dat in dit commentaar wordt opgeworpen, is dat er bij de uitvoering van het onderhavige ontwerp-besluit geen gelijke tred wordt gehouden met de fasering zoals aangegeven in Richtlijn 88/76/EEG. In dit commentaar wordt ook opgemerkt dat het, indien deze fasering wel zou worden gevolgd, moeilijk zou zijn voor het betrokken bedrijf binnen de gestelde termijn aan de eisen te voldoen nu dit bedrijf niet heeft deelgenomen aan het voorbereidende TNO-onderzoek ter zake.

Naar aanleiding van deze bezwaren merk ik het volgende op.

Het is niet juist te veronderstellen dat er geen CO-limiet is. Integendeel, door Richtlijn 88/76/EEG en eventuele volgende richtlijnen ook van toepassing te verklaren voor motorrijtuigen die geschikt worden gemaakt voor autogas, indien de typen waartoe deze behoren, aan scherpere grenswaarden voldoen dan genoemd in de Richtlijn van de Raad van 16 juni 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetge-

vingen der Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen 83/351/EEG (PbEG L 197), waarbij Richtlijn 88/77/EEG is gewijzigd zijn er grenswaarden voor koolmonoxide, koolwaterstoffen en stikstofdioxiden.

Voorts hebben reeds bestaande keuringseisen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer uitsluitend betrekking op de veiligheid. Onderhavig besluit bevat de juridische basis voor eisen ten aanzien van de luchtverontreiniging. Op deze eisen is de thans op de markt zijnde door de rijksdienst gekeurde apparatuur niet getoetst.

De regeling zal kosten veroorzaken; hoe hoog deze zullen zijn, is moeilijk voorspelbaar. Als de kosten over voldoende nieuwe installaties kunnen worden verdeeld, zullen ze zeker niet onevenredig hoog zijn.

De in het tweede commentaar geuite vrees dat de consument mogelijk in de toekomst rechten zou ontlenen aan deze maatregel wordt ongegrond geacht. Dat een burger zich tegenover een andere burger zou kunnen beroepen op een maatregel die geldt tussen de overheid en de burgers is onwaarschijnlijk en vindt geen grond in de jurisprudentie terzake.

Verwezen wordt naar het arrest van het Europese Hof van 26 februari 1986 (zaak 152/84, Marshall; Jurisprudentie Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen 86/737; vergelijk *Ars Aequi* 1988, nr. 5, bespreking van het arrest Kolpinghuis (80/86) waarin op blz. 330 naar dit arrest wordt verwezen). Hierin is uitgesproken dat het dwingend karakter van de richtlijn slechts bestaat ten aanzien van elke Lid-Staat, waarvoor de richtlijn is bestemd. Daaruit volgt dat een richtlijn uit zichzelf geen verplichtingen kan opleggen aan een particulier en dat een bepaling van een richtlijn als zodanig niet voor de nationale rechterlijke instantie tegen een particulier kan worden ingeroepen. Dat laat aan duidelijkheid niets te wensen over.

Ook de richtlijn van de EEG met betrekking tot produktaansprakelijkheid (85/374, PbEG L 210) heeft, anders dan blijktens het commentaar wordt gevreesd, geen betrekking op garantieaanspraken van particulieren jegens een fabrikant, maar op het feit dat indien een produkt een gebrek blijkt te hebben, de fabrikant in principe aansprakelijk is, indien daardoor schade ontstaat.

Krachtens de artikelen 2 en 5 van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging worden in Nederland de nationale typekeuring en die voor een EEG-certificaat verricht aan de hand van de Richtlijn van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen 70/220/EEG (PbEG L 76). Bij de wijziging van deze richtlijn (88/76/EEG) is een gefaseerde inwerkingtreding voorzien naar gelang de cilinderinhoud van de motor van de auto's (meer dan 2 l, tussen 1,4 l en 2 l en kleiner dan 1,4 l). Deze fasering is door middel van de Regeling Keuringsvoorschriften typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stcrt. 1988, 203) overgenomen. Voor de angst, dat in Nederland richtlijn 88/76/EEG niet gefaseerd in werking treedt, bestaat dan ook geen grond. Wel wordt sinds 1 april 1986 door middel van fiscale stimulering vooruitgelopen op de toekomstige eisen. Door motorrijtuigen met autogas als motorbrandstof ook onder de typekeuringsregeling te brengen wordt voorkomen dat het effect van de fiscale stimuleringsregeling ten dele teniet wordt gedaan door ombouw «op autogas» op onverantwoorde wijze.

Met het betrokken bedrijfsleven is er reeds contact over deze typekeuringsregeling geweest in augustus 1987. In dat overleg waren betrokken vertegenwoordigers van de Vereniging van Autogasspecialisten (VAS), Autogasinbouwspecialisten (AGIS), BOVAG en RAI. Vanaf die tijd heeft

het bedrijfsleven voldoende tijd gehad in te spelen op de nieuwe eisen. Voor de auto's met katalysator zonder brandstofinspuitsysteem is een overgangstermijn van twee maanden voorzien. De «schone» gasauto's zonder katalysator vallen pas met ingang van 1 januari 1991 onder de typekeuringsregeling.

Wat betreft de financiële steun, waarom in het laatste commentaar wordt gevraagd, de noodzaak hiertoe wordt niet ingezien. De benodigde techniek is beschikbaar op de markt en behoeft niet ontwikkeld te worden. Wel zijn gelden gereserveerd voor de stimulering van de ontwikkeling van de volgende generatie geavanceerde autogasapparatuur, waarmee de uitworp nog verder omlaag gebracht kan worden.

Op de vraag ten aanzien van het toekomstige fiscale beleid ten aanzien van autogas wordt hier niet ingegaan, aangezien dat buiten het kader van deze typekeuringsregeling valt.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

A

Het eerste lid van artikel 1 wordt zodanig gewijzigd dat ombouw op gas alleen nog toegestaan is als het op autogas om te bouwen motorrijtuig blijft behoren tot een goedgekeurd type.

Deze typegoedkeuring voor ombouw op autogas krijgt door het gewijzigde derde lid van artikel 1 een familie karakter. Hierdoor worden de kosten voor de branche en voor de automobilist sterk beperkt. Onder een familie wordt in dit geval verstaan alle types, ongeacht de cilinderinhoud of de massa, die uitgerust zijn met gelijkelijk werkende uitworpbeperkende voorzieningen.

Omdat met dit familie-element in de typekeuringsregeling nog geen ervaring bestaat, is ervoor gekozen de kenmerken van autotypen die bepalen of een type kan vallen onder een al verleende typegoedkeuring, vast te leggen in een ministeriële regeling. Indien onvoorziene problemen bij de uitvoering rijzen, is aanpassing snel mogelijk. De fabrikant/importeur staat ervoor in dat elk type benzineauto, waarvoor hij sets autogasapparatuur levert, aan de duurzaamheidseisen blijft voldoen. Met de onderhavige aanvulling van artikel 1 wordt dus een regeling geïntroduceerd die in de richting van zelfcertificering door de branche schuift. Tot een volledige zelfcertificering is niet besloten omdat het noodzakelijk werd geacht enige mate van controle vooraf te handhaven. Dat neemt niet weg dat het accent van de handhaving van de regeling zal liggen bij steekproeven uit het autopark.

Het oude derde lid vervalt omdat in de praktijk geen behoefte blijkt te bestaan aan nadere invulling van dat artikel. Tot nu toe is die dan ook achterwege gebleven.

B

Aangezien de ECE met de voertuigreglementering thans geen gelijke tred meer houdt met de EEG is besloten het reglement met betrekking tot de uitlaatgassen van personenauto's en lichte bestelwagens niet langer voor Nederland van kracht te laten zijn.

Wat betreft de zware diesels is het nodig gebleken in verband met de ontwikkeling in «Brussel» de bepaling uit te breiden met een proef met betrekking tot de uitworp van gasvormige bestanddelen teneinde te voldoen aan richtlijn 88/77/EEG (PbEG L 36). Die richtlijn kon niet meer verwerkt worden in de vorige wijziging van het Besluit typekeuring

motorrijtuigen luchtverontreiniging, aangezien de voorbereiding daarvan reeds te ver gevorderd was op het moment dat de richtlijn werd vastgesteld. Helaas heeft de onderhavige wijziging meer tijd gevegd dan werd verwacht, zodat de uitvoering van die richtlijn geruime tijd later wordt verwezenlijkt dan op de daarvoor gestelde datum van 1 juli 1988.

In het nieuwe derde lid wordt verwezen naar deze richtlijn. Het oude derde lid vervalt, omdat het een bepaling bevatte waaraan in de praktijk geen behoefte bleek te bestaan.

De richtlijn heeft betrekking op de uitworp van koolmonoxide, koolwaterstoffen en stikstofoxiden door vrachtwagens. De richtlijn zal naar verwachting leiden tot een eerste, beperkte vermindering van luchtverontreinigende stoffen. In Nederland wordt overigens op de richtlijn vooruit gelopen door een op 29 september 1987 ondertekend convenant tussen de staat en het merendeel van de importeurs en fabrikanten van vrachtwagens.

Over een tweede stap die moet leiden tot een veel forsere vermindering van de uitworp met daarbij een deeltjeseis, wordt thans overleg gepleegd in Brussel.

C

In punt 5.1 van bijlage I van richtlijn 83/351/EEG is de volgende bepaling opgenomen: «De onderdelen die van invloed zijn op de emissie van verontreinigende gassen moeten zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn, dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden en ondanks de trillingen waaraan de onderdelen zijn blootgesteld, aan de voorschriften van onderhavige richtlijn kan voldoen.» Daaraan is door de jongste wijziging van deze richtlijn (88/76/EEG, PbEG L 36) toegevoegd: «De door de fabrikant gebruikte technische middelen moeten van dien aard zijn dat de uitworp van verontreinigende gassen gedurende de normale levensduur van de voertuigen en onder normale gebruiksomstandigheden werkelijk wordt beperkt.» Op deze bepalingen is het in artikel 2a, eerste lid, gestelde gebaseerd. Bij de nadere invulling van deze begrippen in een ministeriële regeling zal naar verwachting worden uitgegaan van een levensduur, van 5 jaar of 80 000 kilometer, welke van de twee het eerst wordt bereikt. Hierover bestaat tussen de Lid-Staten reeds op ambtelijk niveau overeenstemming. Onder goede werking wordt verstaan, dat bij een steekproefcontrole de gemeten waarden, statistisch bewerkt zoals in de richtlijn wordt aangegeven, binnen de gestelde normen blijven die gelden voor de conformiteit van de produktie. Daarbij moet het motorrijtuig goed kunnen blijven rijden; dat wil zeggen, de constructie moet niet zodanig zijn, dat de houder of eigenaar min of meer gedwongen wordt de instelling van de carburateur te wijzigen, bijvoorbeeld, omdat de motor bij snel gas geven afslaat of inhoudt en dergelijke.

De in het vijfde lid genoemde mogelijkheid is in feite de sanctie die kan worden toegepast wanneer geconstateerd is dat de fabrikant of importeur de in het eerste lid bedoelde verplichting niet is nagekomen. Dan kan de fabrikant of importeur verplicht worden de door hem geleverde motorrijtuigen of een deel daarvan terug te roepen, te controleren en zo nodig in orde te brengen. Thans loopt Nederland met deze terugroepregeling nog voorop. Inmiddels is van Nederlandse zijde voorgesteld een dergelijke regeling in EG-kader algemeen voor te schrijven.

Bij de keuring van een type worden thans geen proefnemingen gedaan met het oog op dit vereiste. De fabrikant of importeur geeft door de aanbidding van een motorrijtuig voor een keuring te kennen dat de onderdelen van de motorrijtuigen van het te keuren type hieraan voldoen. Van typen die in andere lidstaten zijn gekeurd komt door de mededeling

die op die keuring betrekking heeft, vast te staan dat zij aan de vereisten van de richtlijn voldoen.

Mocht blijken dat motorrijtuigen van een type wat hun onderdelen betreft toch niet in overeenstemming hiermee zijn, dan is er sprake van motorrijtuigen die niet behoren tot een goedgekeurd type. De fabrikant of importeur kan dan verplicht worden de betrokken motorrijtuigen te controleren en door middelen te zijner keuze te zorgen dat de strijdigheid met het in het eerste lid van artikel 2a bedoelde vereiste ophoudt te bestaan. Aan deze verplichtingen kan hij bijvoorbeeld voldoen door reparaties uit te voeren waardoor de onderdelen van de motorrijtuigen wel hun goede werking zullen blijven behouden. Wanneer echter de fabrikant of importeur aannemelijk maakt dat onderhoud van onderdelen die van invloed zijn op de uitworp van verontreinigende stoffen niet volgens de voorschriften van de fabrikant is uitgevoerd of dat gebruiksvoorschriften van belang voor de beperking van luchtverontreiniging niet zijn opgevolgd, kan de sanctie uit het vorige lid niet toegepast worden. Te denken valt hierbij aan onderhoudsvoorschriften als het tijdig vervangen van luchtfilter, bougies, eventueel controle van het ontstekingsstijdstip e.d. Bij van de fabrikant afkomstige gebruiksvoorschriften wordt onder meer bedoeld op het voorschrift geen gelode benzine te tanken. Voor motorrijtuigen, uitgerust met een katalysator, kan het in strijd handelen met dat voorschrift desastreuze gevolgen hebben. Gebruik van gelode benzine kan op vrij eenvoudige wijze aangetoond worden met behulp van een chemisch geprepareerd papier, dat verkleurt, indien het in contact komt met de wand van de uitlaatpijp waarop lood is neergeslagen. Deze verkleuring vindt nog lange tijd nadat gelode benzine is getankt, plaats.

Gekozen is voor de terminologie «aannemelijk maken» omdat «aantonen» of «bewijzen» wel eens een te zware last zou kunnen blijken te zijn. Van de overheid mag een zeer zorgvuldig optreden verwacht worden, indien het vermoeden bestaat, dat een fabrikant of importeur in strijd met zijn verplichtingen heeft gehandeld. Indien besloten wordt de sancties genoemd in het vijfde lid toe te passen, zal veelvuldig overleg met de fabrikant of importeur hebben plaatsgevonden. Wanneer een fabrikant of importeur meent dat de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ten onrechte gebruik maakt van de hem in dit artikel gegeven bevoegdheid staat hem krachtens artikel 72 van de Wet inzake de luchtverontreiniging (Stb. 1981, 411) beroep open.

D

In dit artikel is de verplichting opgenomen voor degene die het motorrijtuig geschikt maakt voor het gebruik van gas als brandstof, de nodige gegevens met het oog op afstelling en controle van de motor op het motorrijtuig aan te brengen.

De gedachten gaan hierbij uit naar vermelding van ten minste twee toerentallen en daarbij optredende gehalten aan bepaalde gasvormige componenten op bijvoorbeeld een in de motorruimte aan te brengen plaketket of bij motorrijtuigen met een zogenaamde geregelde driewegkatalysator aan vermelding van andere relevante afstelvoorschriften.

Deze verplichting is opgenomen om correcte afstelling in garages mogelijk te maken en met het oog op de periodieke autokeuring waar in een controle op dergelijke gegevens wordt voorzien. De fabrikant of importeur van het autogassysteem zal deze gegevens dienen te verstrekken.

F

Aangezien uitvoering van de publikatieplicht enerzijds leidt tot hoge kosten terwijl anderzijds grote twijfel bestaat aan het nut ervan, is besloten af te zien van de verplichte publikatie van de beslissing naar aanleiding van een typekeuringsaanvraag. Deze publikaties vonden overigens plaats in de Staatscourant.

H

Aangezien de uitbreiding van de typekeuringsregeling met betrekking tot de ombouw op gas uitdrukkelijk bedoeld is voor motorrijtuigen die behoren tot een type, dat is toegelaten op basis van een toetsing waarbij scherpere grenswaarden zijn gehanteerd dan genoemd in de reeds eerder vermelde richtlijn 83/351/EEG, is artikel 14 uitgebreid met een nieuw lid, waarbij deze ongeclausuleerde uitbreiding toegesneden wordt op de categorie waarvoor de aanpassing is bedoeld.

Bij scherpere grenswaarden valt ook te denken aan de normen genoemd in de fiscale stimuleringsmaatregelen, die sinds 1 april 1986 van kracht zijn geweest ingevolge de Wet heffingen luchtverontreiniging benzine (Stb. 1986, 110) en de Wet houdende tijdelijke fiscale maatregelen ter bevordering van het gebruik van ongelode benzine en de aankoop van schone en van beperkt schone personenauto's (Stb. 1986, 112) en sinds 1 januari 1989 ingevolge de Wet tijdelijke fiscale maatregelen betreffende auto en milieu na 1988 (Stb. 1989, 17).

Artikel II

Zonder de medewerking van de eigenaren en houders van motorrijtuigen is het de fabrikanten en importeurs niet mogelijk aan de verplichtingen, die hun op grond van artikel 2a van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging kunnen worden opgelegd te voldoen. De wijziging van het Besluit permanente eisen motorrijtuigen luchtverontreiniging verplicht hen feitelijk tot deze medewerking.

Artikel III

De typekeuringsregeling van gasauto's treedt gefaseerd in werking. Hierdoor wordt beoogd te voorkomen dat een stuwmeer van typekeuringsaanvragen ontstaat, die niet snel genoeg kunnen worden behandeld wegens het ontbreken van typekeuringsfaciliteiten of administratieve capaciteit. De typekeuringsverplichting treedt eerst in werking voor de motorrijvoertuigen waarvan de voertuigaanduiding op het kentekenbewijs eindigt op U9 (motorrijtuigen die met een geregelde driewegkatalysator zijn uitgerust). Daardoor blijft de winst die van uit het oogpunt van de milieuhygiëne is behaald door de introductie van deze soort motorrijtuigen behouden. Met ingang van 1 januari 1991 geldt de typekeuringsverplichting ook voor de motorrijtuigen waarvan de voertuigaanduiding eindigt op S6, S9, K6 of K9. Voor dit type motorrijtuigen, die voldoen aan scherpere eisen dan de overige motorrijtuigen, is vermindering verleend van de bijzondere verbruiksbelasting. Tenslotte is een overgangsregeling in het leven geroepen voor motorrijtuigen die niet zijn voorzien van een brandstofinspuitsysteem. Bij deze categorie kunnen er problemen ontstaan doordat na het ombouwen op autogas niet meer aan dezelfde eisen kan worden voldaan. In de meeste gevallen betreft het typen die uit de produktie gaan. Tegen deze achtergrond is de extra overgangstermijn van twee maanden voor deze motorrijtuigen vanuit het oogpunt van de milieuhygiëne aanvaardbaar.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. G. M. Alders