

Wijziging Regeling aanvraag en toezicht typegoedkeuring

Regeling tot wijziging van de Regeling aanvraag en toezicht typegoedkeuring in verband met de invoering van een Nederlandse typegoedkeuring naar Europees model

27 januari 2004/HDJZ/AWW/2003-2775
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op de artikelen 22, derde lid, en 23, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

Besluit:

Artikel 1

De Regeling aanvraag en toezicht typegoedkeuring¹, wordt gewijzigd als volgt:

A

Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c van artikel 1 door een puntkomma, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
d. informatiepakket: het informatiedossier inclusief alle beproevingsrapporten of andere stukken die de technische dienst of de goedkeuringsinstantie tijdens de uitvoering van hun taken aan het informatiedossier hebben toegevoegd.

B

Artikel 3 komt te luiden als volgt:

Artikel 3

Naar keuze van de fabrikant wordt ten behoeve van de aanvraag en het toezicht op de typegoedkeuring verstaan onder type complete bedrijfsauto:

a. alle tot de categorie bedrijfsauto behorende complete voertuigen die ten minste op de volgende punten met elkaar overeenkomen:

- 1°. fabrikant;
- 2°. merk;
- 3°. type handaanduiding;
- 4°. soort versnellingsbak;
- 5°. soort brandstof;
- 6°. ledige massa;
- 7°. toegestane maximum massa;
- 8°. toegestane maximum aslasten;
- 9°. toegestane maximum massa van een te trekken aanhangwagen;
- i. voorzien van een reminrichting;
- ii. niet voorzien van een reminrichting;
- 10°. toegestane maximum massa van een samenstel van complete bedrijfsauto en aanhangwagen;
- 11°. maximum verticale last op de koppeling;

12°. carrosserie:

- i. inrichting;
- ii. wielbasis;
- iii. lengte;
- iv. breedte;
- v. spoorbreedte voor en achter;
- vi. afmetingen van de laadruimte ten behoeve van de bepaling van de BPM-code, bedoeld in artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992;
- 13°. motor:
 - i. merk;
 - ii. motorcode;
 - iii. plaats van de motorcode;
 - iv. aantal en opstelling cilindervorm;
 - v. cilinderinhoud;
 - vi. turbo: aanwezigheid hiervan en systeem;
 - vii. maximum vermogen;
 - viii. toerental bij maximum vermogen;
 - ix. soort inspuitsysteem;
 - x. identificatie van de katalysator;
 - xi. aanwezigheid van de lambda sonde; of,
 - b.1. alle tot het type bedrijfsauto behorende complete voertuigen die ten minste op de volgende punten met elkaar overeenstemmen:
 - i. de fabrikant;
 - ii. de typeaanduiding van de fabrikant;
 - iii. categorie;
 - iv. essentiële aspecten van de constructie en het ontwerp, waaronder ten minste:
 - 1°. chassis en bodemplaat;
 - 2°. aantal assen;
 - v. motor;
2. alle varianten van een type bedrijfsauto als bedoeld onder 1, die ten minste op de volgende punten met elkaar overeenstemmen:
 - i. carrosserievorm;
 - ii. klasse, indien het een voertuig voor personenvervoer betreft;
 - iii. constructieaard;
 - iv. motor:
 - 1°. werkingsbeginsel;
 - 2°. aantal en opstelling van de cilinders;
 - 3°. vermogensverschillen van meer dan 50%, waarbij het hoogste vermogen meer is dan 1,5-maal het laagste vermogen;
 - 4°. verschillen in cilinderinhoud van minder dan 50%, waarbij de grootste cilinderinhoud meer is dan 1,5-maal de kleinste cilinderinhoud;
 - 5°. plaats, indien het een voertuig voor personenvervoer betreft;
 - v. verschillen in de technisch toelaatbare maximummassa van meer dan 20%, waarbij de grootste meer is dan 1,2-maal de kleinste;
 - vi. aantal, plaats en onderlinge verbindingen van de aangedreven assen;

vii. aantal en plaats van de gestuurde assen;

3. alle uitvoeringen van een variant bedrijfsauto als bedoeld onder 2, die ten minste overeenstemmen met de door de fabrikant opgegeven punten uit het informatiepakket, ten aanzien van:

- i. testresultaten geluidsniveau;
- ii. testresultaten uitlaatemissie, waarbij er niet meer dan één testresultaat per uitvoering mag zijn. Een combinatie van verschillende testresultaten per uitvoering waarbij het ongunstigste geval wordt aangegeven, is echter toegestaan;

4. de volledige identificatie van een voertuig door middel van alleen maar de aanduidingen van het type, de variant en de uitvoering moet corresponderen met een enkele nauwkeurige definitie van alle technische kenmerken die nodig zijn voor het in verkeer brengen van het voertuig.

C

Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4

Naar keuze van de fabrikant wordt ten behoeve van de aanvraag en het toezicht op de typegoedkeuring verstaan onder type bedrijfsautochassis:

a. alle tot de categorie bedrijfsautochassis behorende voertuigen die ten minste op de volgende punten met elkaar overeenkomen:

- 1°. fabrikant;
- 2°. merk;
- 3°. voertuigcategorie zoals omschreven in richtlijn nr. 70/156/EEG, bijlage II, onderdeel A, onder 1 en 2;
- 4°. aantal assen;
- 5°. aantal en plaats van de aangedreven assen;
- 6°. aantal en plaats van de bestuurde assen;
- 7°. motor, waaronder een verbrandingsmotor of een elektrische of hybride motor;
- 8°. cabinevorm, waaronder eentorpedo, semi-front, front of geen front, zoals een bus;
- 9°. gebruiksdoel, zoals een niet-gelede bus, gelede bus, trekker, bedrijfsauto of rijdend werktuig;
- 10°. toegestane maximum massa;
- 11°. toegestane maximum aslasten; of
 - b.1. alle tot het type bedrijfsautochassis behorende voertuigen die ten minste op de volgende punten met elkaar overeenstemmen:
 - i. de fabrikant;
 - ii. de typeaanduiding van de fabrikant;
 - iii. categorie;

iv. essentiële aspecten van de constructie en het ontwerp, waaronder ten minste:

- 1°. chassis en bodemplaat;
- 2°. aantal assen;
- v. motor.

2. alle varianten van een type bedrijfsautochassis als bedoeld onder 1, die ten minste op de volgende punten met elkaar overeenstemmen:

- i. carrosserievorm;
- ii. klasse, indien het een voertuig voor personenvervoer betreft;
- iii. constructiestaat;
- iv. motor;
- 1°. werkingsbeginsel;
- 2°. aantal en opstelling van de cilinders;
- 3°. vermogensverschillen van meer dan 50%, waarbij het hoogste vermogen meer is dan 1,5-maal het laagste vermogen;
- 4°. verschillen in cilinderinhoud van minder dan 50%, waarbij de grootste cilinderinhoud meer is dan 1,5-maal de kleinste cilinderinhoud;
- 5°. plaats, indien het een voertuig voor personenvervoer betreft;
- v. verschillen in de technisch toelaatbare maximummassa van meer dan 20%, waarbij de grootste meer is dan 1,2-maal de kleinste;
- vi. aantal, plaats en onderlinge verbindingen van de aangedreven assen;
- vii. aantal en plaats van de gestuurde assen;

3. alle uitvoeringen van een variant bedrijfsautochassis als bedoeld onder 2, die ten minste overeenstemmen met de door de fabrikant opgegeven punten uit het informatiepakket, ten aanzien van:

- i. testresultaten geluidsniveau;
- ii. testresultaten uitlaatmissie, waarbij er niet meer dan één testresultaat per uitvoering mag zijn. Een combinatie van verschillende testresultaten per uitvoering waarbij het ongunstigste geval wordt aangegeven, is echter toegestaan;
4. de volledige identificatie van een voertuig door middel van alleen maar de aanduidingen van het type, de variant en de uitvoering moet corresponderen met een enkele nauwkeurige definitie van alle technische kenmerken die nodig zijn voor het in verkeer brengen van het voertuig.

D

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8

Naar keuze van de fabrikant wordt ten behoeve van de aanvraag en het toezicht op de typegoedkeuring verstaan onder type aanhangwagens:

a. alle tot de categorie aanhangwagens behorende voertuigen die ten minste op de volgende punten met elkaar overeenkomen:

- 1°. fabrikant;
- 2°. merk;
- 3°. typeaanduiding van de fabrikant;
- 4°. reikwijdte van de toegestane maximum massa's:

- i. meer dan 750 kg maar niet meer dan 3.500 kg;
- ii. meer dan 3.500 kg maar niet meer dan 10.000 kg;
- iii. meer dan 10.000 kg,
- 5°. essentiële aspecten van het ontwerp en de constructie:
 - i. chassis of zelfdragende constructie;
 - ii. aantal assen;
 - iii. soort voertuig waaronder een oplegger, middenaanhangwagens of andere aanhangwagens;
 - iv. soort remsysteem zoals een oploop- of pneumatische rem.
 - a.1. een type aanhangwagen kan verschillende varianten omvatten. In deze regeling wordt verstaan onder variant: aanhangwagens van hetzelfde type die ten minste op de volgende punten met elkaar overeenkomen:
 1. indien het complete aanhangwagens betreft:
 - i. plaats van het identificatienummer;
 - ii. inrichting zoals open, gesloten of een tankwagen of kampeeraanhangwagens;
 - iii. toegestane maximum massa;
 - iv. toegestane maximum aslasten;
 - v. toegestane maximum last onder de koppeling in het geval van opleggers en middenaanhangwagens;
 - vi. ledige massa;
 - vii. wielbasis;
 - viii. lengte;
 - ix. breedte;
 - x. afstand van het hart van de koppeling tot de achterzijde van het voertuig;
 - xi. aantal en plaats van de gestuurde assen;
 - xii. aantal en plaats van de zelfsturende assen;
 - xiii. aantal en plaats van hefbaar assen.
 2. indien het rijdende aanhangwagens-chassis betreft:
 - i. plaats identificatienummer;
 - ii. toegestane maximum massa;
 - iii. toegestane maximum aslasten;
 - iv. maximum last onder de koppeling in het geval van opleggers en middenaanhangwagens;
 - v. aantal en plaats van de gestuurde assen;
 - vi. aantal en plaats van de zelfsturende assen, waarbij uitsluitend ten aanzien van de onder b°, c° en d° bedoelde maximum massa en maximum lasten, zijn verschillen van ten hoogste 25% toegestaan, waarbij de laagste waarde 0,75 maal de hoogste waarde mag zijn, of
 - b.1. alle tot het type aanhangwagen behorende voertuigen die ten minste op de volgende punten met elkaar overeenstemmen:
 - i. de fabrikant;
 - ii. de typeaanduiding van de fabrikant;
 - iii. categorie;
 - iv. essentiële aspecten van de constructie en het ontwerp, waaronder ten minste:
 - 1°. chassis en zelfdragende carrosserie;
 - 2°. aantal assen
 - 3°. autonome aanhangwagens, middenaanhangwagens, dan wel oplegger;

4°. type remsysteem.

2. alle varianten van een type aanhangwagen als bedoeld onder 1, die ten minste op de volgende punten met elkaar overeenstemmen:

- i. constructiestaat;
- ii. carrosserievorm;
- iii. verschillen in technisch toelaatbare maximummassa van meer dan 20%, waarbij de grootste maximummassa meer is dan 1,2-maal de kleinste;
- iv. aantal en plaats van de gestuurde assen.

3. alle uitvoeringen van een variant aanhangwagens als bedoeld onder 2, die ten minste overeenstemmen met de door de fabrikant opgegeven punten uit het informatiepakket;

4. de volledige identificatie van een voertuig door middel van alleen maar de aanduidingen van het type, de variant en de uitvoering moet corresponderen met een enkele nauwkeurige definitie van alle technische kenmerken die nodig zijn voor het in verkeer brengen van het voertuig.

Artikel II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 2004.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K.M.H. Peijs.*

¹ Stcrt. 1997, 239; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 10 januari 2003 (Stcrt. 14).

Toelichting

Algemeen

Naar verwachting zal Richtlijn nr. 70/156/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 42) binnen afzienbare tijd komen te vervallen en komt er een nieuwe richtlijn voor in de plaats. In deze nieuwe richtlijn zal naast de Europese typegoedkeuring van personenauto's ook een Europese typegoedkeuring mogelijk worden gemaakt voor bedrijfsauto's en aanhangwagens. Richtlijn nr. 2001/116/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 20 december 2001 tot aanpassing aan de stand van de techniek van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van de Europese Unie inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 18) (hierna: richtlijn nr. 2001/116/EG) liep

daar al op vooruit door de bijlagen bij deze richtlijn reeds te harmoniseren voor de toekomstige Europese typegoedkeuring van bedrijfsauto's en aanhangwagens. Voor de branche levert dit als belangrijk voordeel op dat ten opzichte van de huidige nationale typegoedkeuring, de totale typegoedkeuringskosten zullen afnemen. In plaats van een typegoedkeuring per lidstaat is één Europese typegoedkeuring voor alle lidstaten afdoende. Verder zullen de (financiële) exportdrempels lager worden, zodat de afzetmarkt kan toenemen. Tenslotte wordt het bij kleinere verkooptaallen per lidstaat aantrekkelijker om Europese typegoedkeuringen te hanteren, zodat de kosten voor individuele keuring en toelating zullen afnemen.

Voor de situatie in Nederland geldt verder het voordeel van een consistente inhoudelijke structuur van de Europese typegoedkeuringen. Voor een bepaald model voertuig zijn momenteel vaak meerdere nationale typegoedkeuringen noodzakelijk. Al deze typegoedkeuringen, inclusief de varianten en uitvoeringen, kunnen in één Europese typegoedkeuring worden opgenomen. De kosten voor het afgeven en vernieuwen van de typegoedkeuringen zullen hierdoor aanzienlijk afnemen.

De ervaring met de introductie van de Europese typegoedkeuring van personenauto's en twee- en driewielige motorrijtuigen leert dat de omschakeling van een nationale naar een Europese typegoedkeuring een complex en tijdrovend proces is. Weinig tijd werd besteed aan de onderlinge afstemming en voorbereiding tussen branche, overheid en overheden onderling. Bij de invoering van de Europese typegoedkeuring voor personenauto's en twee- en driewielige motorrijtuigen zijn daardoor veel problemen opgetreden die met een betere en gedegen voorbereiding voorkomen hadden kunnen worden. Op basis van deze ervaringen is gestreefd naar zo veel mogelijk onafhankelijkheid van het onzekere tijdsplan van publicatie van een nieuwe richtlijn over Europese typegoedkeuringen in het Publicatieblad van de Europese Unie; wanneer deze richtlijn wordt aangenomen is immers nog niet duidelijk. Bovendien kan de branche door middel van wijziging van deze regeling nu reeds voordeel trekken van de toekomstige omschakeling naar de Europese typegoedkeuring van bedrijfsauto's en aanhangwagens.

Per 1 januari 2004 zal de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) daarom op verzoek van de fabrikant, een nationale typegoedkeuring afgeven in de opmaak (structuur, lay-out, inhoud etc.) en type-definitie van de toekomstige Europese typegoedkeuring. De afgifte van de nationale typegoedkeuringen in de oude opmaak en typedefinitie blijft mogelijk totdat de Europese typegoedkeuring van bedrijfsauto's en aanhangwagens ver-

plicht wordt gesteld. Zodra dat mogelijk is, zet de RDW de nationale typegoedkeuringen in opmaak en typedefinitie van de toekomstige Europese typegoedkeuring om naar een Europese typegoedkeuring op basis van de nieuwe toekomstige richtlijn over Europese typegoedkeuringen.

Elke fabrikant die op basis van deze regeling een dergelijke nationale typegoedkeuring afneemt heeft hierdoor per type, anders dan onder het bestaande regime maar één typegoedkeuring nodig in verband met de structuur van varianten en uitvoeringen, en krijgt hiermee bijna automatisch, tegen minimale meerkosten, een Europese typegoedkeuring op het moment dat dat mogelijk wordt. De branche is zeer enthousiast over deze keuzemogelijkheid tussen nationale typegoedkeuring en nationale typegoedkeuring in Europese opmaak.

In de oude artikelen 3, 4 en 8, van de Regeling aanvraag en toezicht typegoedkeuring werd voorgeschreven wat werd verstaan onder type bedrijfsauto, bedrijfsautochassis respectievelijk aanhangwagen. De definities ten behoeve van de toekomstige Europese typegoedkeuring zijn, zoals reeds vastgesteld in de bijlage 2, van richtlijn nr. 2001/116/EG, echter ruimer. Zonder verruiming van de definities heeft het afgeven van een nationale typegoedkeuring in de opmaak van de toekomstige Europese typegoedkeuring geen zin, omdat de nieuwe opmaak start bij de ruimere definities, waarin naast het type, ook variant en uitvoering worden gedefinieerd.

De fabrikant krijgt de keuze om ten behoeve van een nationale typegoedkeuring uit te gaan van de definities als beschreven onder a, van de artikelen 3, 4 en 8, of van de definities als beschreven onder b, van de artikelen 3, 4 en 8, van de Regeling aanvraag en toezicht typegoedkeuring. Enerzijds kunnen de fabrikanten die op dit moment een nationale typegoedkeuring hebben en die in de toekomst geen behoefte hebben aan een Europese typegoedkeuring, het productieproces op de oude voet voortzetten; anderzijds kunnen de fabrikanten die een nationale typegoedkeuring willen hebben, en – zodra dat mogelijk wordt – deze willen omzetten naar een Europese typegoedkeuring, verzoeken om de definities als beschreven onder b, van de artikelen 3, 4 en 8, van de Regeling aanvraag en toezicht typegoedkeuring, toe te laten passen.

Voordeel voor deze fabrikanten is dat de administratieve lasten gereduceerd kunnen worden. Er hoeft immers geen nieuwe typegoedkeuringaanvraag met bijbehorend formulier te worden ingediend. Bovendien kunnen de fabrikanten straks soepel van een nationale typegoedkeuring als beschreven onder b, van de artikelen 3, 4 en 8, van de Regeling aanvraag en toezicht typegoedkeuring, overstappen naar een Europese type-

goedkeuring. Dit betreft slechts een technische omzetting van de formulieren door de RDW.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdelen B tot en met D

Essentiële punten van de constructie van het chassis en de bodemplaat van een type bedrijfsauto of bedrijfsautochassis zijn onder meer een al dan niet zelfdragende carrosserie, enkel- of dubbeldeks bussen of al dan niet gelede bussen. Er is pas sprake van niet overeenstemmen van deze aspecten als er sprake is van duidelijke en fundamentele verschillen tussen de definitie van het voertuig en het daadwerkelijke voertuig. Essentiële punten van de constructie van een type aanhangwagen betreft de vraag om welk soort aanhangwagen het gaat: een autonome aanhangwagen, oplegger of middenasaanhangwagen en aspecten van het remsysteem, bijvoorbeeld al dan niet beremd zijn, de inertie of bekrachtiging.

Voorzover het gaat om de constructie en het ontwerp van de motor van een type valt te denken aan de soort motor, bijvoorbeeld of er sprake is van een verbrandingsmotor, een compressiemotor of een hybride.

Varianten van een type moeten steeds dezelfde carrosserievorm hebben. Varianten van een bedrijfsauto of bedrijfsautochassis zijn bijvoorbeeld een kipwagen, tankwagen of trekker. Varianten van een type aanhangwagen zijn bijvoorbeeld caravans of platformwagens. Laatstgenoemde varianten betreffen uit de aard van deze zaken slechts volledig voertuigen.

Met de constructiestaat van een variant van een type wordt bedoeld of sprake is van een al dan niet volledig afgebouwde variant. De typegoedkeuring kan immers reeds, als aan alle eisen is voldaan, worden afgegeven voor een voertuig dat nog niet volledig is afgebouwd.

Met het werkingsbeginsel van de motor van een variant wordt aangegeven dat sprake is van een elektrische ontsteking, compressieontsteking of van een tweetakt- dan wel viertaktmotor.

Artikel II

Aan deze regeling is terugwerkende kracht verleend tot en met 1 januari 2004. De RDW biedt sinds 1 januari 2004 reeds de keuzemogelijkheid tussen de twee verschillende nationale typegoedkeuringen uit deze regeling aan fabrikanten aan. In de praktijk is er dan ook voor de branche geen probleem ontstaan; immers, de keuzevrijheid voor fabrikanten wordt uitgebreid, niet ingeperkt. Verder was door de RDW reeds bekendheid gegeven aan de mogelijkheid voor een Nederlandse typegoedkeuring in Europese opmaak.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K.M.H. Peijs.*

