

Fiche 7: Verordening etikettering autobanden

1. Algemene gegevens

a) Titel voorstel

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere essentiële parameters en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1222/2009

b) Datum ontvangst Commissiedocument

18 mei 2018

c) Nr. Commissiedocument

COM (2018) 296

d) EUR-Lex

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1527601015342&uri=CELEX:52018PC0296>

e) Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevingstoetsing

SWD (2018) 188

f) Behandelingstraject Raad

Milieuraad

g) Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

h) Rechtsbasis

Artikel 114 en artikel 194 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.

Sinds november 2012 worden automobilisten op basis van Verordening (EG) nr. 1229/2009 inzake de etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere essentiële parameters geïnformeerd over de volgende drie parameters:

- Brandstofefficiëntie
- Remmen op een natte weg en
- Geluid.

De indicatoren brandstofefficiëntie en remmen op een natte weg hebben klassen van A-G, waarbij voor brandstofefficiëntie de bekende kleurschakering van groen naar rood wordt gebruikt. Voor geluid worden de klassen aangegeven met golfjes.

De Commissie komt nu met een voorstel tot herziening van het bandenlabel of bandenetiket. Het uiterlijk van het bandenlabel voor de drie bestaande onderdelen heeft de Commissie niet veranderd. In het voorstel schuiven de klassen van de indicatoren wel op waardoor er meer ruimte ontstaat bovenin de klassen van de indicatoren. Bovendien komt de laagste klasse voor brandstofefficiëntie, klasse G, te vervallen. Daarnaast kunnen fabrikanten symbolen voor grip sneeuw en ijs toevoegen, als de band voldoet aan de minimumeis die daarvoor geldt.

De Commissie heeft daarnaast een aantal wijzigingen aangebracht om de controle en handhaving te versterken. De huidige verordening gaat uit van zelfregulering door de sector met toezicht daarop door de lidstaten. Ten behoeve van het markttoezicht komt er vanaf 1 januari 2020 een centrale database met technische informatie over de banden die op de markt worden gebracht en certificering van controlerende instanties.

In het voorliggende voorstel worden geen eisen aan autobanden gesteld. Deze worden geregeld in de Verordening (EG) nr. 661/2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden. Als onderdeel van het derde mobiliteitspakket heeft de Commissie een voorstel (COM (2018)286) tot aanpassing van die verordening gedaan. Deze aanpassingen hebben geen betrekking op de eisen voor autobanden. Zie hiervoor het desbetreffende BNC-fiche.

b. Impact assessment Commissie

Bij het impact assessment is zowel gekeken naar niet-wetgevende maatregelen (zoals communicatiecampagnes), gerichte aanpassingen in de verordening (zoals aanpassingen aan het bandenlabel) en een combinatie van beide. De Commissie geeft de voorkeur aan de combinatie van beide.

Het eerste deel van het assessment van de Commissie is een weergave van de resultaten van de openbare raadpleging en is een onderbouwing van waar de Commissie in dit voorstel voor heeft gekozen. Het tweede deel bevat de door de Commissie becijferde baten en kosten van het voorstel. De geschatte baten in 2030 voor de hele EU zijn: 20 Mton minder CO₂-uitstoot, een

besparing van €737 miljoen als gevolg van minder dodelijke ongevallen, €2,2 miljard minder brandstofverbruik, bijna 250.000 nieuwe banen en bijna €9 miljard meer omzet voor de bandensector. De kosten worden substantieel lager ingeschat. Het assessment komt op €70 miljoen eenmalige kosten voor fabrikanten en autodealers. Lidstaten samen worden geacht eenmalig €13 miljoen uit te geven aan een publiekscampagne om de wijziging van het label te promoten en voor de databases voor de technische informatie achter de bandenlabels (de Commissie €2 miljoen, eenmalig). Naast deze eenmalige kosten schat de Commissie voor de fabrikanten en dealers de jaarlijkse kosten op €56 miljoen. Extra handhavingskosten voor de lidstaten en Commissie gezamenlijk schat de Commissie op €1 miljoen.

In het derde deel van het assessment onderbouwt de Commissie het opschuiven van de klassen. Op basis van statistieken van verkochte banden komt het assessment tot een nadere indeling van de klassen van de indicatoren brandstofefficiëntie en remmen op een natte weg. Voor alle indicatoren schuiven de klassen op naar beneden waardoor een band aan hogere eisen moet voldoen voordat deze in aanmerking komt voor de hoogste klasse.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

Nederland heeft een actief beleid op het gebied van autobanden. Zo is in april 2015 de publiekscampagne *Kies de Beste Band* gestart. Het Kabinet heeft dit jaar, in het kader van het intensiveren van het klimaatbeleid, besloten deze campagne te intensiveren. Daarnaast zet Nederland zich op Europees en internationaal niveau in voor het aanscherpen van de eisen voor autobanden.

De Nederlandse campagne rust voor een belangrijk deel op een informatief en betrouwbaar label. Op beide vlakken heeft Nederland uitgebreid voorstellen voor verbetering gedaan richting de Commissie.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Herziening bandenlabel

De wijzigingen van het voorstel van de Commissie voor het herzien van het bandenlabel is ten opzichte van de huidige verordening vrij beperkt. In de ogen van Nederland is het opschuiven van de klassen op dit moment niet noodzakelijk, omdat er bij de indicatoren brandstofefficiëntie en geluid nog maar weinig banden zijn in de hoogste klasse. Bij de indicator remmen op een natte weg zijn er inderdaad veel banden die nu al in de klasse C en zelfs B zitten. Maar er zitten nog niet heel veel banden in de klasse A.

Nederland zal zich inzetten voor het vergroten van de informatieve waarde van het bandenlabel voor de automobilist. Een bandenlabel dat meer informatie bevat vergroot de effectiviteit van het programma '*Kies de Beste Band*'.

Controle en handhaving

De voorstellen van de Commissie ten aanzien van de controle en handhaving sluiten aan bij de wensen van Nederland op dit gebied. Het programma '*Kies de Beste Band*' rust immers op een

betrouwbaar bandenlabel. Nederland zal zich sterk maken om het niveau van de voorstellen voor controle en handhaving van de kwaliteit van het label niet te laten afzwakken. Bovendien vindt Nederland dat de op te zetten centrale database beheerd dient te worden door de Commissie.

Beoordeling Impact assessment Commissie

Nederland zet vraagtekens bij de berekening van de baten door de Commissie. Nederland verwacht dat deze baten minder groot zullen zijn, omdat een label een vrijwillig instrument is en daardoor relatief weinig impact heeft. Bovendien stelt de Commissie slechts een marginale aanpassing voor die er niet anders gaat uitzien dan het huidige label. Nederland zal hierover met de Commissie het gesprek aangaan. In tegenstelling tot de baten lijken de kosten die de Commissie berekent te laag. Ook hierbij zet Nederland vraagtekens en wil hierover met de Commissie in gesprek.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

Het marginaal veranderen van het bandenlabel heeft voor veel lidstaten nauwelijks consequenties. Het Europees Parlement is waarschijnlijk voorstander van een substantiële aanpassing van het label, zodat de wijziging van het label meer veiligheids- en milieuvoordelen oplevert.

4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit

a) Bevoegdheid

De voorgestelde grondslagen voor het voorstel zijn artikel 114 van de VWEU en artikel 194, lid 2, VWEU. Op grond van artikel 114 VWEU 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. Omdat de verordening ook betrekking heeft op brandstofefficiëntie is ook artikel 194 VWEU toegevoegd. Op grond van het tweede lid van dit artikel is de Unie bevoegd om maatregelen te treffen om o.a. de werking van de energiemarkt te borgen en de energievoorziening veilig te stellen. Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslagen.

b) Subsidiariteit

Nederland beoordeelt de subsidiariteit van dit voorstel als positief. De markt voor autobanden is internationaal. Om het gelijke speelveld te waarborgen is EU-wetgeving daarom noodzakelijk.

c) Proportionaliteit

Nederland beoordeelt de proportionaliteit van dit voorstel als gedeeltelijk positief, gedeeltelijk negatief. Nederland steunt de voorgestelde wijzigingen om de controle en handhaving te versterken. Nederland is echter kritisch t.a.v. de voorgestelde aanpassingen van het bandenlabel. Doordat deze aanpassingen marginaal zijn wordt de informatieve waarde van bandenlabel onvoldoende vergroot. De maatregelen gaan in die zin dus niet ver genoeg om de beoogde doelstellingen van het voorstel voldoende te behalen.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) Consequenties EU-begroting

Er worden geringe uitgaven voorzien op gebied van communicatie en controle en handhaving. De Commissie verwacht een eenmalige kostenpost van €2 miljoen om de wijziging van het label te promoten en voor de databases voor de technische informatie achter de bandenlabels, en jaarlijkse kosten van €1 miljoen. Nederland is 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

De Commissie zal stappen ondernemen voor een verbeterde controle en handhaving. De Commissie verwacht hiervoor een kleine extra inspanning van de lidstaten. Die extra inspanning is o.a. afhankelijk van de ontwikkelingen rondom de verordening markttoezicht op producten¹, onderdeel van het goederenpakket.

In Nederland is de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport belast met de controle en handhaving van het label. Indien er substantieel meer van de toezichthouder gevraagd wordt dan zullen de consequenties nader bekeken moeten worden. De Commissie denkt dat lidstaten voor een eenmalige campagne ter introductie van het nieuwe label elk €0,3 miljoen nodig hebben (totaal €13 miljoen). Dit kan meegenomen worden in de lopende campagne 'Kies de Beste Band'. De eventuele budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

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

Nederland schat in dat de eenmalige en lopende kosten voor het aanpassen van het label en het invullen van de gegevens per bandtype op een formulier plus invoeren in de op te zetten database substantieel lager zijn dan de Commissie inschat. Immers, de fabrikanten beschikken nu ook al over de gegevens en het printen van het label kan op dezelfde apparatuur gebeuren waarop het huidige label wordt geprint.

Voor de burger heeft het voorstel van de Commissie geen financiële consequenties.

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

Er worden door deze herziening geen extra administratieve lasten voorzien.

e) Gevolgen voor concurrentiekracht

De voorgestelde herziening heeft geen gevolgen voor de concurrentiekracht.

¹ COM(2017)795

6. Implicaties juridisch

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

De verordening is met ingang van 1 juni 2020 rechtstreeks van toepassing; bepalingen hoeven en mogen niet worden geïmplementeerd in de nationale regelgeving. Met betrekking tot het sanctioneringsbeleid kan Nederland aansluiten bij de eigen nationale regelgeving. Wel dient te worden bezien of de juridische grondslag voor het toezicht- en handhavingsinstrumentarium in de Wet milieubeheer en/of Wegenverkeerswet aanpassing behoeft. Er is geen sprake van lex silencio positivo.

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

De verordening voorziet in een bevoegdheid van de Commissie – voor de duur van vijf jaar - tot het vaststellen van gedelegeerde handelingen op het terrein van:

1. wijzigingen aan inhoud en format van het bandenlabel;
2. parameters over kilometrage en slijtvastheid;
3. berekeningsmethoden ten behoeve van de technische bijlagen bij de verordening.

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.

Voordat een gedelegeerde handeling wordt vastgesteld, raadpleegt de Commissie – in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgesteld in Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven (13 april 2016) - de door de lidstaten aangewezen experts.

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

Een inwerkingtreding van twee jaar (1 juni 2020), zoals nu in het voorstel opgenomen, is haalbaar, indien geen aanpassing op wetsniveau nodig zou zijn (zie punt 6a).

d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

De verordening voorziet in een evaluatie door de Commissie per 1 juni 2026 en een rapportage van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad en het Europees Economisch en Sociaal Comité, over de effectiviteit van de Verordening en de gedelegeerde handelingen.

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

De implicaties voor de uitvoering en handhaving lijken erg beperkt van omvang, afhankelijk van de ontwikkelingen rondom de verordening markttoezicht op producten. Het voorstel voor de herziening van het label is verder vrij beperkt. Het enige nieuwe element is dat de Commissie wil inzetten op een verbeterde controle en handhaving. Ook hiervan lijken de implicaties beperkt, maar deze zijn afhankelijk van de uitwerking van de Commissie in samenspraak met de lidstaten en het Europees Parlement. De onderhandelingen hierover zullen worden gevoerd in samenspraak met de Inspectie voor Leefomgeving en Transport.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen