

Geachte lezer,

Ik citeer uit deze FEBIAC INFO, die is opgesteld als ons memorandum voor de nakende verkiezingen, volgende zin: *"Is het niet hoog tijd dat het beleid erkent dat mensen in heel wat gevallen individueel vervoer verkiezen, er voldoende voor betalen, en dus recht hebben op een kwaliteitsvolle verkeersinfrastructuur"*. In een moderne, democratische samenleving als de onze lijkt een dergelijk statement de vanzelfsprekendheid zelve. Toch is het zeer terecht dat deze opmerking wordt gemaakt. Dag na dag moet ik immers zelf vaststellen hoe het onze wegeninfrastructuur aan kwaliteit ontbreekt.

Het ontbreekt onze infrastructuur ten eerste aan materiële kwaliteit. Het onderhoud, de modernisering en de beveiliging van onze wegen hinken mijlenver achterop in vergelijking met onmiddellijke buurlanden. Erg veel wegen, en ook fiets- en voetpaden, bevinden zich in een lamentabele toestand. Om nog maar te zwijgen over het gebrek aan uniformiteit, leesbaarheid en voorspelbaarheid van verkeerssituaties; nochtans een basisvoorwaarde om de rijtaak te vergemakkelijken en incidenten te voorkomen. Dit schrijnende gebrek aan kwaliteit is het onvermijdelijke gevolg van een onderinvestering in onderhoud en modernisering van onze wegen. Willen wij een einde maken aan de achterstand die België op dit vlak oploopt, en wil België haar doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid halen, dan is een verdrievoudiging van de actuele budgetten nodig. Indien men het aantal verkeersdoden wil halveren – een doelstelling die wij volledig steunen – moet men consequent zijn en alle risico's verminderen. Van de federale regering verwachten wij in dat opzicht een visionaire en coördinerende rol, ook al betreft het vaak gewestelijke bevoegdheden.

Het ontbreekt onze wegen tevens aan kwaliteit wat betreft de optimale benutting van de vervoerscapaciteit. Telematica- en verkeersgeleiding zijn, op een enkele uitzondering na, onbestaande. Hoe kan België op die manier zijn logistieke ambities waarmaken en zijn positie als toegangspoort tot Europa blijven benutten?

Ik dring daarnaast ook sterk aan op een aanpassing van de automobielfiscaliteit en pleit voor een fiscaliteit gebaseerd op CO<sub>2</sub> en Euro-normen. De manier van belasten van het gebruik en het bezit van een motorvoertuig, is immers bepalend voor de markt. Alleen op die manier vinden schone voertuigen sneller ingang, worden burgers en bedrijven aangespoord om veilige en schone voertuigen te verkiezen en worden de gigantische inspanningen beloond die de automobielconstructeurs op dat vlak leveren. Het is aan de nieuwe federale regering om de Gewesten de definitieve impuls te geven om dit dossier te verwezenlijken. Het is dan ook tijd dat we een nationale en Europese harmonisatie nastreven. Wij rekenen op hen!



Pierre Alain De Smedt,  
Voorzitter



Edito

## De 10 prioriteiten van FEBIAC voor de volgende regering

### 1. Eén stabiel wetgevend kader voor de auto-industrie in België en in de EU

Elk van de beleidsniveaus in ons land neemt initiatieven om het milieu, de mobiliteit en verkeersveiligheid te verbeteren.

Bij de omzetting van die doelstellingen in regelgeving, gaat vaak te weinig aandacht naar de langetermijnvisie, naar de harmonisatie tussen diverse maatregelen en beleidsniveaus, naar kosten/baten-analyses en realistische termijnen. Dit betekent nutteloze extra kosten voor de autosector. Dat maakt auto's onnodig duur voor de koper én het schaadt de concurrentiekracht van onze bedrijven. Een *Europees perspectief* én een permanente *communicatie met de automobielsector* zijn doeltreffende manieren om duurzame regels op te stellen en onze industrie daadwerkelijk te ondersteunen.

### 2. Minder CO<sub>2</sub>? Een gedeelde verantwoordelijkheid.

De nieuwe auto's die in Europa verkocht worden, zijn al de schoonste en zuinigste ter wereld. En jaar na jaar gaat die evolutie verder. Doordat al heel veel inspanningen zijn geleverd, is het vandaag erg duur en weinig kostenefficiënt om tot een versnelde CO<sub>2</sub>-reductie te komen louter via motortechnologie. Dat zou nieuwe auto's fors duurder maken, en dus hun verkoop vertragen en de slagkracht van de auto-industrie in de EU aantasten. Onafhankelijke studies geven onomstotelijk aan dat betere resultaten tegen lagere kost mogelijk zijn via een *integrale aanpak*: een verdere verbetering van voertuigtechnologie dient ondersteund door een versnelde marktintroductie van alternatieve brandstoffen, een optimalisering van de vervoerinfrastructuur, een milieubewuster autogebruik en rijgedrag, en een CO<sub>2</sub>-gebaseerde fiscaliteit van voertuigen en brandstoffen.

### 3. Een autofiscaliteit die schone én zuinige voertuigen werkelijk promoot

De principes van de huidige autofiscaliteit zijn op zijn zachtst gesteld achterhaald en niet langer in relatie met de maatschappelijke objectieven van vandaag en de stand van de technologie.

Daarom moet de aankoopbelasting (BIV) en de

jaarlijkse verkeersbelasting vervangen worden door een jaarlijkse "eco-belasting" die rekening houdt met zowel de vervuilingsgraad (Europese Euro-normen) als de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de wagen. Deze "eco-belasting" zal zorgen voor een versnelde introductie van nieuwe, schone wagens en een bewuste keuze voor CO<sub>2</sub>-armere wagens.

### 4. Een rationeel en zuinig autogebruik

Chauffeurs hebben verschillende mogelijkheden om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van hun voertuig te beperken: een aangepaste rijstijl ('Ecodriving'), regelmatig onderhoud van het voertuig, maar ook een rationeler autogebruik, waarbij korte afstanden meer met de fiets of te voet gebeuren en woon-werkverkeer vaker met moto, scooter of openbaar vervoer. FEBIAC vraagt daarom de overheid gerichte *informatie- en sensibiliseringscampagnes* te voeren die de burger duidelijk maken hoe hij kan bijdragen aan de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Bovendien moet meer werk gemaakt worden van het promoten van de complementariteit van elk vervoermiddel. Het verkeer is immers geen conflict tussen individueel en collectief vervoer, maar een harmonieus samengaan ervan; elk met zijn specifieke troeven.

### 5. Meer vracht met minder trucks

FEBIAC herhaalt haar oproep om een proefproject met 25,25 meter *lange vrachtwagens* - de zogenaamde Ecocombi's - op te starten. De voorbije maanden werden terzake heel wat voorstellen ingediend, maar het dossier blijft taboe in ons land. Ook al werd afdoende bewezen dat Ecocombi's niet onveiliger zijn, wel milieuvriendelijker en de files korter maken. Twee zulke lange trucks, vervoeren immers evenveel vracht als drie gewone. Bovendien optimaliseren ze vooral bestaande goederentrafieken over de weg, die veelal geen alternatief zijn voor spoor of binnenvaart. In Nederland is inmiddels een tweede praktijktest met Ecocombi's met succes afgerond. Over enkele maanden start er een derde fase, met als doel Ecocombi's definitief toe te laten, net zoals in Scandinavië. Waarop wacht België nog? De truck- en transportsector is er alvast klaar voor.

## 6. Ongevalle- en mobiliteitsanalyse: meten is weten

Om een doeltreffend, coherent en geloofwaardig verkeersbeleid te voeren, is het registreren en analyseren van verschillende ongevalfactoren essentieel. Verkeersongevallen gebeuren door een samenloop van omstandigheden, waarbij zowel mens, voertuig als infrastructuur in meer of mindere mate bijdragen aan het ontstaan, de omvang of de ernst van het ongeval. Wetenschappelijk onderzoek kan de ondersteuning, (bij)sturing en geloofwaardigheid van het verkeersbeleid alleen maar ten goede komen. FEBIAC pleit daarom voor de oprichting van een onafhankelijk, wetenschappelijk en *beleidsondersteunend instituut voor accidentologie*.

Bovendien dient ook het *mobiliteitsprobleem in kaart* gebracht te worden. Het optimaliseren van onze infrastructuur kan enkel doeltreffend met kennis van deze cijfers en na analyse ervan.

## 7. Een kwaliteitsvolle verkeersinfrastructuur

België scoort slecht op het gebied van verkeersveiligheid. Dat heeft veel te maken met het gebrek aan kwaliteit, uniformiteit en leesbaarheid van onze wegeninfrastructuur. Jaar na jaar wordt de achterstand ten opzichte van de top in Europa groter omdat ons land te weinig middelen vrijmaakt voor de modernisering en beveiliging van onze wegeninfrastructuur. Nederland, dat wel goed scoort, investeert jaarlijks 4 keer meer. Willen wij de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid vrijstellen en bovendien de capaciteit van onze wegen optimaliseren om files zoveel mogelijk te vermijden en de logistieke ambities van ons land waar te maken, dan is een *verdrievoudiging van de budgetten voor de verkeersinfrastructuur* nodig.

## 8. Verkeersveiligheid: factor mens en voertuig

Tijdens de voorbije legislatuur werden zowel rijopleiding als technische keuring hervormd. Vereenvoudiging en democratisering waren de uitgangspunten. Daarbij werd echter onvol-

doende rekening gehouden met de impact op het vlak van verkeersveiligheid. Leren rijden staat nog steeds niet synoniem met *leren veilig rijden*. Meer zelfs, de opvolging en monitoring van de kandidaten is door de nieuwe regelgeving uitgehold.

Ook de technische staat van het voertuig is essentieel voor veilig verkeer. Door de langere intervallen tussen de opeenvolgende controles wordt de autobezitter minder aangemoedigd om de goede staat van zijn voertuig te bewaken. Nochtans zijn regelmatige controles van remmen, lichten, banden etc essentieel om zich veilig door het verkeer te bewegen. Een jaarlijkse controle lijkt ons daarom een minimum.

## 9. Verplichte inschrijving van bromfietsen klasse B

*Bromfietsen* zijn zowat de enige motorvoertuigen in ons land die nog steeds niet moeten worden ingeschreven. Hiermee is België één van de zeldzame landen in de EU. De overheid beschikt hierdoor niet over relevante statistieken en mist BTW-inkomsten op voertuigen gekocht in het buitenland. Doordat deze voertuigen nauwelijks te traceren of te volgen zijn, leidt dit vaak tot problemen bij verkeersovertredingen, snelheidscontroles of ongevallen met vluchtmisdrijf.

## 10. Globale problemen vragen om een gecoördineerde aanpak

Milieu, mobiliteit, veiligheid, fiscaliteit... de kern dossiers die betrekking hebben tot het wegverkeer laten zich niet binden aan de grenzen van onze gewesten. De mobiliteitsproblemen op de Brusselse Ring bijvoorbeeld, vereisen een *gecoördineerde aanpak*. En zo zijn er tal van voorbeelden te geven: de snelheidsregimes, de aanpak van de fijnstof-problematiek, de autofiscaliteit, het repressiebeleid, de incentives voor schone voertuigen en noem maar op. FEBIAC pleit daarom voor federale werkgroepen ad hoc; voor permanent overleg tussen de betrokken instanties en voor een gelijklopend en supra-regionaal beleid. ▀

# Mobiliteit en verkeersveiligheid

## A. EUROPEES VERVOERBELEID: NIEUWE PERSPECTIEVEN

*In juni 2006 heeft de Europese Commissie met haar "Tussentijdse herziening van het Witboek Vervoer 2001" de nieuwe krijtlijnen uitgezet van het Europese vervoerbeleid. Deze mededeling kreeg de titel mee: "Houd Europa in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent". Ze betekent een koerswijziging in de Europese visie rond transport. Zal België meestappen in de nieuw ingeslagen weg?*

De automobielenindustrie verwelkomt de mededeling: ze is een eerste, belangrijke stap naar een meer realistisch en competitief vervoerbeleid voor Europa. En eigenlijk komt deze koerswijziging niets te vroeg. Het Witboek uit 2001 mag dan wel zijn vruchten afwerpen in het lucht- en zeevervoer, voor het vervoer te land heeft het beleid weinig positiefs gebracht, zeker in het wegvervoer. Concepten als "modal shift" en "ontkoppeling" tussen transport en economische groei beheersten 5 jaar het vervoerbeleid, maar bleken moeilijk haalbaar.

In dit opzicht legt de tussentijdse herziening meer realiteitszin aan de dag: transport wordt namelijk erkend als een hefboom naar meer duurzame groei én concurrentiekracht voor de Europese economie, zoals bepaald door de Lissabon-strategie. Dit moet ook leiden tot een efficiënter wegvervoer, dat de meeste transportbehoeften van bedrijven en individuen invult in de EU.

### Van "modal shift" naar "co-modaliteit"

Ook de analyse rond de verwachte transportgroei getuigt van heel wat realisme. Het besef dat "ontkoppeling" noch "modal shift" naar het spoor de komende jaren zullen gebeuren, heeft geleid tot de introductie van een nieuw concept in het vervoerbeleid: "co-modaliteit". Co-modaliteit wil de sterktes en zwaktes van elke vervoerwijze objectief benaderen, uit elke modus het beste halen en investeren in intermodale projecten waar een reële marktvraag voor bestaat.

Deze "policy shift" kan zal alleszins meer bijdragen tot het hoofddoel dat de tussentijdse herziening zich stelt: komen tot een duurzaam vervoerbeleid dat een antwoord biedt op de economische, sociale en milieubehoefte van Europa. De goederen- en personenmobiliteit is hier een wezenlijk onderdeel van en moet geoptimaliseerd worden, ook de mobiliteit via de weg.

### Toekomstige vervoersgroei vereist investeringsoffensief

Infrastructuurinvesteringen blijven van essentieel belang. Immers, heel wat vervoersgroei die ons nog te wachten staat tussen nu en 2020 –50% meer vrachtvervoer en 35% meer personenvervoer – zal nog steeds via de weg moeten opgevangen worden, zelfs als spoor en binnenvaart er in slagen om hun trajecten te verdubbelen. Bijgevolg moeten investeringen deze vraag volgen. Intussen blijft de automobielenindustrie niet achter, wel integendeel.

### ITS: hefboom naar efficiënter vervoersysteem

De automerken hebben heel wat gezamenlijke projecten lopen rond intelligente transportsystemen (ITS), in de overtuiging dat ITS heel wat potentieel heeft in verkeersmanagement en in de strijd tegen congestie. Maar de nood aan samenwerking met institutionele en private stakeholders is hoog, teneinde de ontwikkeling en invoering van ITS mee te ondersteunen en te versnellen. Concreet gaat het om systemen als actuele verkeers- en reisinformatie, automatische detectie van verkeersincidenten, verkeerslichtenregeling en dynamisch snelheidsbeheer, parkeerbeheer,... kortom systemen die de verkeersstromen vlot willen krijgen en houden.

### Internalisering van externe kosten: graag een breed debat ten gronde

Anderzijds biedt ITS ook mogelijkheden om een slim betaalsysteem in te voeren voor het infrastructuurgebruik in de EU. Dit vereist eerst een grondig debat over de uitgangspunten, principes en het toepassingsgebied van een slimme infrastructuurheffing.

Daarbij vraagt de auto-industrie om een uitgebreide analyse- en consultatieronde te houden. Kritiek punt is de vraag hoe de internalisering van externe kosten van alle vervoermodi zal bepaald en verrekend worden; de Europese Commissie moet hierover uiterlijk op 10 juni 2008 een voorstel klaar hebben. De auto-industrie geeft alvast mee dat spoor-, lucht- en watervervoer in dit proces moeten betrokken worden, dat betaalbaar transport essentieel is voor economische welvaart en vooruitgang, en dat er steeds dient over gewaakt dat deze internalisering de concurrentiekracht van Europa niet aantast.

## B. HET EUROPESE VERVOERBELEID VERTAALD NAAR BELGIË

*Eigenlijk is "co-modaliteit" een concept dat FEBIAC al jaren bepleit: komen tot meer complementariteit tussen vervoermodi, waarbij de zwaktes van de ene worden aangevuld met de sterktes van de andere. Co-modaliteit, in tegenstelling tot modal shift, laat ook ruimte aan elke vervoermodus om zijn troeven ten volle te kunnen uitspelen, dit in zowel het personen- als goederenvervoer.*

### Co-modaliteit in het personenvervoer

Alle trends wijzen uit dat individueel vervoer, en de auto in het bijzonder, een centraal gegeven blijft in het dagelijkse leven. Het auto- en tweewielerbezit blijft groeien, en vult de basismobiliteit van steeds meer mensen in. Fietsen en scooters zijn uitermate geschikt over kleinere afstanden. De auto is dan weer kampioen in het combineren van beroeps- en gezinsactiviteiten binnen een gegeven tijdbudget. Op dat vlak zal het openbaar vervoer, zelfs indien gratis, het individueel vervoer nooit kunnen vervangen tegen een redelijke kostprijs. Is het niet hoog tijd dat het beleid erkent dat mensen in heel wat gevallen individueel vervoer verkiezen, er voldoende voor betalen, en dus recht hebben op een kwaliteitsvolle verkeersinfrastructuur?

Duurzame mobiliteit is echter onhaalbaar zonder openbaar vervoer. Wel vraagt FEBIAC dat het openbaar vervoer zich toelegt op die domeinen waar het sterk in is en rendeert: collectief vervoer aanbieden waar en wanneer de vervoervraag hoog is, met name in (voor)stedelijke gebieden en tijdens de woon-werkpendel.

### GEN toegankelijk maken voor individueel vervoer

Op federaal niveau ligt een belangrijk project in de steigers: het Gewestelijk Express Net in en rond Brussel, dat versneld moet worden uitgebouwd. Maar niet alleen dat: dé zwakke schakel van dit GEN blijft het voor- en natransport. Om zoveel mogelijk pendelaars te overtuigen om dit GEN te gebruiken, moet het individueel vervoer hierop naadloos aansluiten.

Daarom moeten aan de stations voldoende, gratis, beveiligde en vlot bereikbare parkings voor auto's en tweewielers voorzien worden. Dit vraagt ook:

- Een duidelijke en tijdige signalisatie vanaf de verkeersknelpunten.

- Correcte informatie over het aantal vrije parkeerplaatsen en de reistijd met het openbaar vervoer tot de eindbestemming.
- Veiligheid, comfort en multifunctionaliteit. Wij denken hierbij aan camerabewaking, het vlot in- en uitrijden van de parkings, winkel- en andere voorzieningen,...

Zeker voor de 120 stopplaatsen van het GEN rond Brussel is een uitgebreid parkeeraanbod cruciaal. Zoniet zullen te weinig autopendelaars overtuigd kunnen worden om van de trein gebruik te maken.

### Grote Ring rond Brussel vraagt federale impuls

Het GEN moet de verkeersproblemen in en rond Brussel aanpakken, maar is geen alternatief voor het doorgaand verkeer waar onze hoofdstad mee te maken krijgt. Daarvoor moet de Grote Ring rond Brussel worden aangepakt, en hier blijft het wachten op een concrete oplossing. De groeiende congestie op de RO deint als een olievlek uit over de rest van het wegennet. Steeds meer mensen en bedrijven staan steeds vaker stil, zoeken sluiptwegen en rijden hierdoor nog meer kilometers of gewoon dwars door Brussel. Als Brussel zelf daarbovenop de capaciteit van zijn hoofdweggen wil reduceren, dan is een totale impasse snel nabij. FEBIAC roept de gewesten dan ook op om het snel eens te raken over de aanpak van de RO, één van de twee slagaders van onze economie. Die aanpak vereist zowel de uitbouw van een gewestoverschrijdend telematica- en verkeerscentrum als de herinrichting van de RO zelf. FEBIAC ziet een belangrijke rol weggelegd op federaal niveau om het inter-gewestelijk overleg te initiëren en coördineren.



Memorandum

### Co-modaliteit in het vrachtvervoer

Co-modaliteit is ook toepasbaar in het goederenvervoer. Het huidige vervoerbeleid in België zet nog steeds in op de "modal shift", maar speelt hierdoor onvoldoende in op de toekomstige vraag naar goederenvervoer. Onze infrastructuur wordt eerder een remmende dan faciliterende factor om onze bedrijven competitief te houden en onze ambities als logistieke draaischijf van Europa waar te maken. Daarom is een goede bereikbaarheid essentieel. Bovendien ligt in de logistiek een belangrijk deel van onze economische toekomst.

Omwille van onze geografische ligging, onze haven- en transportinfrastructuur én onze logistieke know-how blijft België nog steeds een toplocatie voor investeerders in Europa. Dit moeten we blijven aangrijpen als opportuniteit voor onze economie. In dat geval moet onze vervoerscapaciteit hierop worden voorzien. Dit moet gebeuren door onze weg-, spoor- en waterwegcapaciteit maximaal te benutten en te investeren in intermodale projecten waar een reële marktvoorzaak bestaat.

Hiervoor is een investeringsoffensief nodig voor de uitbouw van een multimodale infrastructuur. Momenteel staan enkele grote infrastructuurprojecten op stapel, maar het is nog jaren wachten op hun oplevering. Intussen zal de truck heel wat vervoersgroei op zich moeten nemen, met een verdere verzadiging van het verkeer tot gevolg. Om hieraan op korte termijn iets te doen, zit er weinig anders op dan de bestaande wegcapaciteit beter te benutten. Enerzijds kunnen nachtransport en de verruiming van laad- en lostijden de verkeerspieken wat afvlakken. Anderzijds kan eenzelfde vrachtvolume vervoerd worden met minder vrachtwagens, met name door de inzet van Ecocombi's.



### Ecocombi-test eindelijk uit de startblokken?

FEBIAC herhaalt zijn oproep van 2 jaar geleden om in België een proefproject met Ecocombi's op te starten, net zoals in Nederland. Daar is een tweede praktijktest met succes afgerond. Dit jaar start zelfs een derde fase, met als doel Ecocombi's definitief toe te laten, net zoals in Scandinavië.

Het Ecocombi-verhaal gaat trouwens veel verder dan de 25 meter lange weggeuzen. Door hun modulaire opbouw passen ze perfect in een integraal transportconcept. Een Ecocombi bestaat uit 3 bouwstenen: een klassieke truck, oplegger en aanhangwagen. De modules kunnen op verschillende manieren worden gekoppeld, naargelang de bestemmingen die ze aandoen en de wegtypes waarop ze moeten rijden.

De Ecocombi kan ontkoppeld worden tot een kleine distributietruck in stedelijk en lokaal verkeer; tot een klassieke vrachtwagen in interstedelijk en regionaal verkeer; en tot een 25 meter-combinatie in nationaal en internationaal verkeer. Bovendien kunnen de laadeenheden makkelijk op een trein of schip worden gezet voor het vervoer op lange afstand. De diverse overslagmogelijkheden tussen kleine trucks, grote trucks, trein en schip gebeuren best ter hoogte van intermodale knooppunten.

Heel wat organisaties hebben de voorbije maanden bij onze overheden voorstellen en projecten ingediend, maar Ecocombi's blijven taboe in ons land. Dat is onbegrijpelijk, zeker nu Nederland aantoonde dat Ecocombi's niet onveiliger zijn, een stuk milieuvriendelijker en de files niet langer maar korter maken. Verder optimaliseren ze vooral bestaande trafieken over de weg, die veelal geen alternatief zijn voor spoor of binnenvaart.

Recent onderzoek door het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw bevestigde dit, en leverde geen bezwaren op tegen de opstart van een proefproject met Langere en Zwaardere Voertuigen (LZV) in België. Het onderzoek peilde ook naar de belangstelling van vervoerders voor LZV's. 53% van de respondenten achtte het gebruik van LZV's voor hun onderneming haalbaar. Toepassing in het container-, auto- en algemeen vervoer scoorde hoog, en dan vooral op routes van en naar Antwerpen.

Memorandum

### 3x meer investeringen voor een kwalitatief en productief wegennet

Niet alleen wordt België minder bereikbaar, ons land scoort ook ondermaats inzake verkeersveiligheid. Veel heeft te maken met het gebrek aan kwaliteit, uniformiteit en leesbaarheid van onze wegeninfrastructuur. Jaar na jaar wordt de achterstand ten opzichte van de top in Europa groter omdat ons land te weinig middelen vrijmaakt voor de modernisering en beveiliging van onze wegeninfrastructuur. Nederland, dat wel goed scoort, investeert met jaarlijks 6 miljard euro 4 keer meer. Willen wij de doelstellingen inzake verkeersveiligheid vrijstellen, de capaciteit van ons wegennet optimaliseren en tegelijk de logistieke ambities van ons land waarmaken, dan is een verdrievoudiging van de budgetten voor de verkeersinfrastructuur nodig. Gezien bepaalde projecten van nationaal belang zijn, is een belangrijke coördinerende rol weggelegd voor het federale niveau, zeker in projecten die de gewestgrenzen overstijgen en die intergewestelijke samenwerking vereisen.

### Ongevallen- en mobiliteitsanalyse: meten is weten

Het verkeersbeleid in België heeft nood aan degelijk cijfermateriaal en onderzoek over het verplaatsings-, vervoers- en verkeersgedrag van de bevolking. De jongste mobiliteitsenquête op Belgisch niveau dateert van 10 jaar geleden... De publicatie van Belgische vervoer- en verkeerstatistieken laat eveneens jaren op zich wachten.

Ook bij het voeren van een verkeersveiligheidsbeleid, is het registreren en analyseren van ongevalfactoren essentieel. Verkeersongevallen gebeuren door een samenloop van omstandigheden, waarbij zowel mens, voertuig als infrastructuur in meer of mindere mate bijdragen aan het ontstaan, de omvang of de ernst van het ongeval. Ook hier kan wetenschappelijk onderzoek op het vlak van verkeersveiligheid de onderbouwing, (bij)sturing en geloofwaardigheid van het verkeersbeleid alleen maar ten goede komen.

FEBIAC pleit daarom voor de oprichting van een onafhankelijk, beleidsondersteunend instituut voor mobiliteit en accidentologie, die enerzijds het reeds verricht en lopend onderzoek bijhoudt, maar ook nieuw onderzoek kan opstarten op nog niet behandelde materies inzake mobiliteit en verkeersveiligheid.



Memorandum

### Samengevat vraagt FEBIAC aan de nieuwe federale regering om:

- een mobiliteitsvisie voor België te ontwikkelen die "co-modaliteit" centraal stelt om de mobiliteitsproblemen aan te pakken en ons land te profileren als logistieke draaischijf van Europa
- mobiliteitsprojecten van nationaal belang te coördineren en de gewestelijke investeringsbudgetten hierop af te stemmen
- gewestelijk overleg te initiëren en coördineren om de problemen op de grote Ring rond Brussel aan te pakken
- het Gewestelijk Express Net (GEN) in en rond Brussel versneld uit te bouwen
- alle GEN-stopplaatsen te voorzien van voldoende, comfortabele en veilige parkeerfaciliteiten voor auto's en tweewielers
- toelating te geven om een proefproject op te starten met Ecocombi's
- een wetenschappelijk, beleidsondersteunend instituut voor accidentologie en mobiliteit op te richten, dat de ongevalfactoren en mobiliteitsproblemen in België in kaart brengt en analyseert. ▀

# Autofiscaliteit en milieu

## Wegverkeer: hard op weg naar schoon en duurzaam

Het wegverkeer wordt met de vinger gewezen als een van de grote bronnen van emissies van vervuilende stoffen als stikstofoxides, fijne stofdeeltjes en koolstofmonoxide. Om deze uitstoot te reduceren, legt de Europese wetgever steeds strengere normen op voor elke nieuwe generatie voertuigen. De Commissie vraagt met andere woorden dat ondanks de aangroei van de transportsector toch een daling van de milieu-impact van deze sector, en dan vooral van het wegtransport, gerealiseerd wordt. De automobielsector neemt in deze alvast zijn verantwoordelijkheid.

Zo is de luchtvervuiling van het wegverkeer de laatste jaren al sterk teruggedrongen. Dat blijkt uit een studie van Transport & Mobility Leuven. De emissies van uitlaatgassen zijn sinds begin jaren '90 met 50 tot 75% gedaald. De daling zet door in de toekomst. Tussen 2005 en 2030 wordt een verdere daling voorzien met 40 tot 80%, dankzij strengere milieunormen voor voertuigen en dankzij de voortdurende technologische vooruitgang in de sector. De autoconstructeurs slagen er dus in om deze reducties langs technologische weg te realiseren, waardoor ze de luchtvervuiling ten gevolge van het wegverkeer stilaan onder controle krijgen.

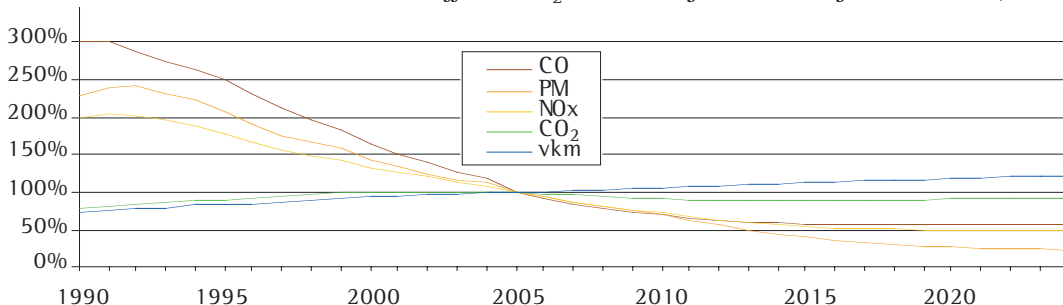


## Verkeer en CO<sub>2</sub>: een grote uitdaging

Naast de uitstoot van schadelijke stoffen is er de impact van CO<sub>2</sub> op de klimaatsverandering. Ook daar speelt het transport van mensen en goederen een rol: transport vertegenwoordigt ongeveer 25% van de antropogene CO<sub>2</sub>-emissies. Vervoer is dus niet de enige en zelfs niet de belangrijkste factor. Zo is de energieproductie verantwoordelijk voor 37% van de wereldwijde antropogene CO<sub>2</sub>-emissies. Het aandeel van de industrie bedraagt 22%, en dat van de woning- en tertiaire sector 13%.

Dat neemt niet weg dat het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen de voorbije jaren een absolute prioriteit is geworden én resultaten heeft opgeleverd. De autoconstructeurs zijn er in geslaagd om de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe wagens in België in 2006 terug te dringen tot 154g/km, een reductie van 16% ten opzichte van 1998. Deze reductie werd enkel bekomen door verbeterde voertuigtechnologie. De sector heeft op weinig steun kunnen rekenen van de beloofde begeleidende maatregelen als informatie aan de consument en een aangepaste automobiefiscaliteit. Nochtans zijn dat beide essentiële aspecten die de markt vraag in grote mate kunnen sturen. Wij komen daar zo meteen op terug. Een vergroening van het autopark is immers een zaak die de constructeurs niet alleen kunnen aanpakken wil het efficiënt en binnen een zo kort mogelijke tijdsperiode gebeuren. Zoals elke marktgedreven sector, wordt de autobranche gedwongen om producten aan te bieden die de consument wenst te kopen, aan een prijs die de consument wenst te betalen. Verdere reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door voertuigtechnologie wordt steeds duurder met steeds minder effect. De kostenefficiëntie neemt met andere woorden verder af. Het is dan ook belangrijk om naast het aanbod van zuinigere wagens, ook de vraag naar die wagens te creëren.

Evolutie van de emissies van vervuilende stoffen en CO<sub>2</sub> door het wegverkeer in België 1990-2030 (2005=100)





## Autofiscaliteit als sturend principe

Een doeltreffende manier om tot een versnelde vergroening van het autopark te komen, is om de autofiscaliteit zo te hervormen dat zij het gebruik en de aankoop van schone en zuinige voertuigen aanmoedigt. De voortdurende en snelle technologische ontwikkelingen die onze sector kenmerken, worden op die manier ondersteund en beloond. Dat is een belangrijk signaal naar de hele industrie die milieu-inspanningen beloond ziet.

FEBIAC pleit voor onderstaand scenario:

### a. Afschaffing van de Belasting op Inverkeerstelling (BIV)

De afschaffing van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de integratie ervan in de jaarlijkse verkeersbelasting - waarbij de totale ontvangsten ongewijzigd blijven - is sinds de invoering van de belasting een stokpaardje van FEBIAC. Nu autofiscaliteit meer en meer erkend wordt als een sturend principe naar milieuvriendelijke voertuigen, wordt de roep om afschaffing van de BIV terecht sterker. De BIV benadeelt op dit ogenblik immers het in gebruik nemen van nieuwe, schone voertuigen en valt daarentegen steeds goedkoper uit naarmate het voertuig dat wordt ingeschreven ouder is en dus minder milieuvriendelijk. Een wenselijke marktrotatie wordt daarmee vertraagd. Maar er zijn nog andere redenen waarom FEBIAC pleit voor een afschaffing van de BIV:

- Grotere fiscale stabiliteit voor het budget: in termen van belastingontvangsten is de jaarlijkse verkeersbelasting stabielere dan de inschrijvingstaks. Deze is immers afhankelijk van de jaarlijkse autoverkoop.

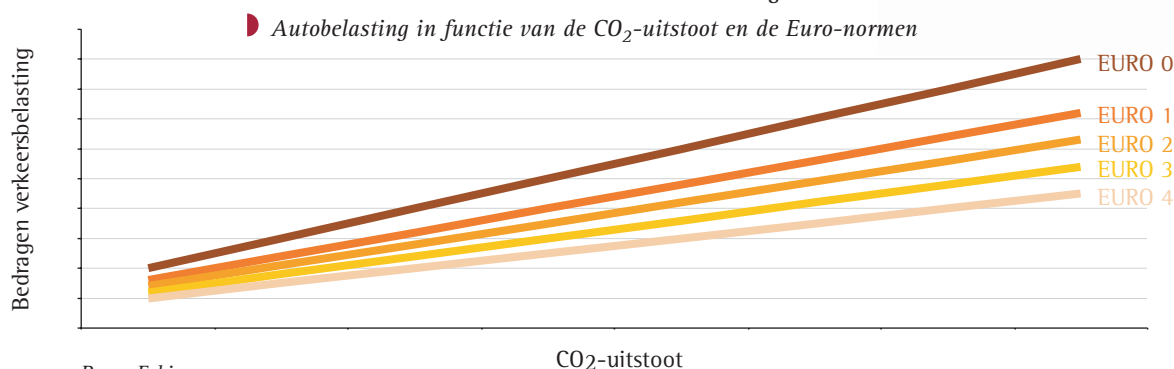
- Prijsstoenadering voor de aankoop en het in gebruik nemen van een auto.
- Harmonisatie op het gebied van autobelastingen in de EU.
- Betere werking van de binnenmarkt en het concurrentievermogen van de Europese auto-industrie.
- Een jaarlijkse stimulans naar de burger over de milieupact van zijn wagen is effectiever dan een eenmalige bij aankoop.

### b. Jaarlijkse verkeersbelasting gebaseerd op Euro-emissienormen en CO<sub>2</sub>-uitstoot

De jaarlijkse verkeersbelasting moet in verband worden gebracht met de milieukarakteristieken van het voertuig. De huidige maatstaf van 'fiscale pk's' - die vooral terug te brengen is tot de cilinderinhoud van het voertuig - is in dat opzicht achterhaald en irrelevant. FEBIAC pleit voor een berekening op basis van Euro-normen en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dat is ook de richting die de Europese regelgeving uit wil gaan.

Zo zal een automobilist die rijdt met een wagen die aan een lagere Euro-norm voldoet, wat meer betalen dan iemand die rijdt met een Euro-4 voertuig, de huidige norm. Dat is volstrekt logisch, gezien hij ook meer vervuult. Anderzijds is een recente emissienorm ook niet allesbepalend: wie bewust kiest voor een voertuig met een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot, die kan flink wat geld besparen en die blijft gedurende heel de normale levensduur van de auto voordelig rijden.

Een ander groot voordeel van deze wijze van berekenen is dat elke autobezitter jaarlijks een signaal krijgt over de milieuvriendelijkheid van zijn auto. Ook dat is iets wat momenteel niet het geval is met de eenmalige BIV.



Bron: Febiac

### c. Fiscale incentives voor extra schone auto's en nieuwe technologie

In de voorbije jaren is grote vooruitgang geboekt in de emissiereductie door verbeteringen aan de benzine- en dieselmotortechnologie. Verdere reducties op deze wijze worden echter steeds duurder, met steeds minder effect. Significante impact op emissies zal dan ook grotendeels moeten komen van nieuwe technologieën, zowel alternatieve brandstoffen als alternatieve aandrijfconcepten. Wil België zijn bereidheid tonen om de zorg voor het milieu echt ernstig te nemen, dan vraagt FEBIAC dat tijdig en efficiënt werk wordt gemaakt van het voorzien van de nodige infrastructuur om deze technologieën op de markt te kunnen introduceren. Hierbij denken we op korte termijn vooral aan de voorziening van aardgas en E85 brandstof in de tankstations langs de Belgische wegen. Ook subsidies en andere maatregelen die het ontwerpen en introduceren van nieuwe technologieën bevorderen, moeten onderzocht worden. Een fiscale beloning van voertuigen die anticiperen op de komende emissienormen, is in dat opzicht de beste piste. Het sluit immers perfect aan bij de gewenste evolutie van de auto en het belooft zowel de consument als de constructeur die kiest voor de hoogste milieuvriendelijkheid.

In dat kader past het om even stil te staan bij de incentives die nu reeds bestaan voor zuinige voertuigen. Sinds 1 januari 2005 worden belastingverminderingen toegekend voor auto's die minder dan 105 g CO<sub>2</sub>/km en voor auto's die tussen de 105 en de 115 gram CO<sub>2</sub>/km uitstoten. FEBIAC staat achter het principe van deze inspanningen van de federale regering om de uitstoot van CO<sub>2</sub> te verminderen en de markt vraag te sturen. Jammer genoeg zijn de maatregelen ruim onvoldoende om te hopen er een positieve invloed op het milieu van te mogen verwachten. Om te beginnen houdt de maatregel geen rekening met de norm waaraan het voertuig voldoet: Euro 3 of Euro 4 (50% minder uitstoot van pollutanten dan Euro 3). Vervolgens houden de gebruikte drempelwaarden geen enkel verband met de Europese politiek inzake CO<sub>2</sub> (120 g/km). Het is dan ook weinig waarschijnlijk dat de constructeurs hun modellen afstemmen op de Belgische financiële maatregelen.

Zo had het ons terecht geleken de maatregel minstens uit te breiden van 115 naar 120 g CO<sub>2</sub> per km.

Een andere rem op de impact van deze maatregel is het feit dat enkel particulieren ervan kunnen genieten. Dit terwijl bijna één nieuwe auto op twee wordt ingeschreven op naam van een bedrijf. Grosso modo kunnen jaarlijks 350 voertuigen genieten van de maatregel "<105" en ongeveer 20.000 van de maatregel "105-115". Dat is zelfs geen 4% van de jaarlijkse inschrijvingen van nieuwe auto's. Men kan zich dan ook vragen stellen over de werkelijke impact van deze maatregel op het milieu.

Ook heeft de regering zopas een belastingvermindering van 150 euro ingevoerd voor de inschrijving door particulieren van nieuwe auto's met een dieselmotor op voorwaarde dat ze voorzien zijn van een partikelfilter en dat ze minder dan 130 gram CO<sub>2</sub> per kilometer uitstoten. Ook van deze maatregel valt geen meetbaar positief milieu-effect te verwachten. Nemen we de cijfers van het afgelopen jaar, dan zouden slechts een goeie 1400 voertuigen in aanmerking komen. Te weinig om enig sturend effect te hebben dus ...

We kunnen dan ook alleen maar betreuren dat de ingevoerde maatregelen enkel geleid worden door budgettaire voorschriften en niet door de vaste intentie om de automarkt te vergroenen.

Tot slot is het belangrijk op te merken dat FEBIAC voorbehoud maakt voor technologiegebonden tegemoetkomingen zoals die voor de roetfilter. Het is het resultaat dat telt, niet het middel dat gebruikt wordt om dat resultaat te bereiken. Slaagt een autobouwer er bijvoorbeeld in om aan de hand van een andere technologie dan de roetfilter hetzelfde niveau te bereiken als zijn concurrent die wél voor een roetfilter kiest, dan verdient die eerste evenzeer om voor deze inspanning beloond te worden. De winst op milieuvlak is immers gelijk. Andersom kan gesteld worden dat ook aan het gebruik van een bepaalde technologie minimum-eisen moeten worden gesteld. Een roetfilter moet zijn efficiëntie bewijzen en niet zomaar beloond worden omwille van het feit dat die is geïnstalleerd.



#### d. De auto van het bedrijf: de onterechte zondebok

Ongeveer een vijfde van het Belgische autopark bestaat uit auto's die ingeschreven zijn op naam van een bedrijf. 250.000 daarvan – of zowat 5% van het totale park – is ingeschreven op naam van een leasingbedrijf: dat zijn de zogenaamde typische firmawagens die vaak integraal deel uitmaken van het verloningspakket. Sinds enige tijd worden deze 'auto's van het bedrijf' gevisieerd. Zij zouden aanzetten tot overbodige verplaatsingen en zouden extra vervuiling teweegbrengen.

Uit een mobiliteitsstudie die FEBIAC in 2004 liet uitvoeren, blijkt echter dat de firmawagen niet de hoofdverantwoordelijke is voor het hoge percentage dat de auto vertegenwoordigt in de woon-werkverplaatsingen. Slechts 10% procent van de autependelaars beschikt over een firmawagen. Meestal blijft de auto van het bedrijf in de eerste plaats een werkinstrument: meer dan de helft van de professioneel actieve personen gebruikt hem dagelijks om klanten te bezoeken of vergaderingen bij te wonen.

Ook moet het idee wat genuanceerd worden dat firmawagens zouden bijdragen tot een grotere vervuiling. Enerzijds blijft de uitstoot van CO<sub>2</sub> van de 20 meest gekozen modellen met 145 g/km ver onder het gemiddelde te liggen van alle nieuwe auto's die in België verkocht worden (155 g/km). Anderzijds worden firmawagens om de 3 à 4 jaar vervangen.

Bijgevolg voldoen ze dus steeds aan de meest recente en strengste emissienormen. Deze vaststelling druist sterk in tegen het imago dat firmawagens nog steeds hebben, als dat ze veel kilometers zouden afleggen en veel brandstof verbruiken.

Ondanks deze elementen, werd pas de fiscale aftrekbaarheid van de meerderheid van deze auto's verlaagd en bovendien bestond er voor firmawagens al langer een belasting op basis van de uitstoot van CO<sub>2</sub> – en niet voor de rest van het wagenpark. Het terugschroeven van de fiscale aftrekbaarheid van firmawagens betekent een bijkomende loonhandicap voor onze Belgische bedrijven die nu al met een zeer hoge belasting op arbeid kampen.

Bovendien moet iedereen beseffen dat de snelle rotatie van firmawagens een essentieel onderdeel van het zakencijfer van de Belgische automobielbedrijven betekent. Het aantal firmawagens terugdringen, betekent dus niet enkel minder omzet voor de sector, maar betekent ook dat heel wat mensen die niet langer kunnen beschikken over een voertuig van het bedrijf, zullen kiezen voor een oudere en minder milieuvriendelijke tweedehandswagen. Het aantal pendelaars dat van de firmawagen zal overstappen op het openbaar vervoer zal bovendien verwaarloosbaar blijken.



## Aandacht voor alle oplossingen

Voertuigtechnologie en autofiscaliteit zijn niet de enige pistes naar emissiereductie. Een sensibilisering van de burger naar een rationeel autogebruik en een ecologisch en zuinig rijgedrag kan leiden tot grote winst die bovendien een zeer lage maatschappelijke kost met zich meebrengt.

- Een wezenlijk deel van de autoverplaatsingen gaat over minder dan 2 km, en kan dus makkelijk met de fiets of te voet gebeuren. Korte ritten doen de uitstoot van broeikasgassen meer dan evenredig toenemen. Tijdens de eerste kilometers is immers heel wat energie nodig om de motor 'op temperatuur' te brengen: +50% tijdens de eerste km; +25% tijdens de tweede km.
- Een agressieve rijstijl kan tot 40% meer verbruik leiden dan een soepele, anticiperende manier van rijden.
- Een slecht onderhouden auto verbruikt meer dan een wagen in goede staat. Een vervuild luchtfilter of een te lage bandenspanning drijven het verbruik meetbaar op.
- Eco-driving, een rijstijl aangepast aan het milieu en aan de actuele voertuigtechnologie, kan het verbruik van de wagen met zowat 8% verminderen, met verminderde emissies tot gevolg.

Ook een verbeterde mobiliteit op ons Belgisch wegennet zal leiden tot een vermindering van de uitstoot, met bovendien andere economische en sociale voordelen. Met name een doordacht ingerichte infrastructuur kan zorgen voor een verdere daling van de emissies van pollutanten en van CO<sub>2</sub> door het wegverkeer. Dit kan op verschillende manieren:

- Doordachte snelheidsbeperkingen die aangepast zijn aan het wegtype en zijn functie.
- Instelling van groene golven: zij maken het verkeer vlotter en beperken het stop & go-verkeer dat tot een belangrijk meerverbruik leidt.
- Dynamische regeling van verkeerslichten in functie van de verkeersdrukke. Deze varieert volgens de rijrichting en periode van de dag (spits/dal), de week (werkdag/weekend) en het jaar (vakantie).
- Doordacht ontwerp van verkeersdrempels: dit moet vermijden dat voertuigen er tot ver onder toegestane snelheidslimiet moeten vertragen en nadien weer optrekken, wat kan leiden tot 50% extra verbruik.

- Optimalisering van de capaciteit van het hoofdwegennet via het wegwerken van de ontbrekende schakels en investeringen in door telematica gestuurde verkeersbeheercentra.

In dit kader dient absoluut te worden opgemerkt dat ons land kampt met chronische onderinvesteringen in de aanpassing, modernisering en beveiliging van de wegeninfrastructuur. Ter vergelijking, Nederland spendeert jaarlijks vier (!) keer meer aan zijn wegeninfrastructuur. FEBIAC vraagt dan ook dat dringend werk wordt gemaakt van een verdrievoudiging van de budgetten voor onze wegen.

*Om het emissieprobleem van het wegverkeer aan te pakken op een doeltreffende manier en met snel resultaat, pleit FEBIAC voor een geïntegreerde aanpak. Alle opgenoemde maatregelen – technische, fiscale, consumentgerichte en infrastructurele – moeten hierbij worden beschouwd. Kostefficiëntie moet het selectie criterium zijn, waarbij de ecologische, economische en sociale kosten en baten in rekening worden gebracht. Een aanpassing van de autofiscaliteit, het uitwerken van doeltreffende incentives voor schone en veilige voertuigen, het beïnvloeden van het koop- en rijgedrag en het upgraden van de verkeersinfrastructuur zijn de basisprincipes van schoon en duurzaam autoverkeer. ■*



Memorandum

## Reglementering en wetgevend kader

De automobielsector heeft nood aan een voorspelbaar en stabiel wetgevend kader, zodat zij op lange termijn haar strategie, investeringen en productinnovatie kan plannen. Zo kunnen de constructeurs de door de overheid gestelde objectieven op een kostenefficiënte manier bereiken, zonder hun concurrentiepositie te schaden. Een goede concurrentiepositie vertaalt zich in een goed onderzoeksbudget, en dus meer nieuwe technologie om de prestaties van de wagens te verbeteren.

De manier waarop nieuwe wetgeving tot stand komt, is dan ook van groot belang. FEBIAC vraagt daarom dat onderstaande regels van goede praktijk in acht worden genomen:

- **Klare beleidsvisie op lange termijn**, waarbij duidelijke prioriteiten gesteld worden. Zo kunnen de constructeurs hun strategie hierop afstemmen.
- **Consultatie van de experts** van de auto-industrie van in het begin van het wetgevende proces. Uiteraard mag deze dialoog niet vrijblijvend zijn.
- **Uitvoeren van een kosten/baten analyse** van elk voorstel, waarbij men in detail de economische, ecologische en sociale gevolgen over het hele impactdomein analyseert. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met de wederzijdse impact van verschillende richtlijnen.
- **Vaker een beroep doen op vrijwillige akkoorden** met de sector, waardoor bureaucratische procedures worden vermeden.
- **Technologieneutrale wetgeving** opstellen, zodat de constructeur meer vrijheid heeft in de manier waarop de doelstelling bereikt wordt.
- **Maximale harmonisatie**, zowel voor de eisen als de timing, van de Belgische wetgeving met de Europese, en van de Europese wetgeving met de mondiale. Dit vermijdt onnodige extra kosten voor de constructeurs.
- **Realistische termijnen**, zodat de constructeurs genoeg tijd krijgen om nieuwe technologische oplossingen in te voeren en de investeringskost over een voldoende periode te kunnen afschrijven. Onvoldoende tijd zal leiden tot onnodig dure wagens, met tragere introductie van de nieuwe technologie en dus een averechts effect tot gevolg.



### CARS 21: Europa's brug met de automobielsector

FEBIAC verheugt zich over het feit dat de Europese Commissie in haar communicatie terzake aandacht blijft schenken aan het finale rapport van de werkgroep CARS 21. Wij vinden het bovendien erg positief dat daarbij niet enkel de kant van de autobouwers wordt beschouwd, maar ook de weggebruikers en de verantwoordelijkheid van elke lidstaat om de doelstellingen van het rapport te verwezenlijken. Tot slot verheugen wij ons over de erkenning van de nood aan een omvattende aanpak – de zogenaamde *Integrated Approach* – van problemen als CO<sub>2</sub> en verkeersveiligheid.

Anderzijds betreuren wij dat de communicatie van de Europese Commissie de aanbevelingen van de High Level Group CARS 21 niet volledig heeft overgenomen en dat het de kostenefficiëntie en doeltreffendheid van een omvattende aanpak niet erkent wanneer het gaat over het aanpakken van CO<sub>2</sub> en verkeersonveiligheid.

Hoe dan ook is het van vitaal belang voor de internationale concurrentiekracht van de automobielsector dat de aanbevelingen uit 2005 die door de vertegenwoordigers van de Europese Raad, de Commissie, het Europees Parlement, de autobranche, milieuverenigingen, vakbewegingen toeleveranciers, consumenten én olie-industrie werden ondertekend, nu daadwerkelijk door alle betrokken partijen worden uitgevoerd. Een tussentijdse evaluatie van de aanbevelingen van CARS 21 en van het stappenplan moet er in 2009 komen; dat werd zo overeengekomen binnen de High Level Group. Het spreekt dat de Europese automobielsector klaar staat om haar deel te doen in de realisatie van de aanbevelingen van CARS 21.

Memorandum

## Uniforme Europese regelgeving

Al meer dan 30 jaar wordt gewerkt aan de Europese harmonisatie binnen de automobielbranche. Die evolutie is het logische gevolg van de constructie van een verenigd Europa dat een grote interne markt als hoofddoel heeft. Europa moet een handelsruimte zijn zonder binnengrenzen waar het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal gewaarborgd is.

De Europese harmonisering biedt economische voordelen aan de (automobiel)industrie. Die hoeft bijvoorbeeld niet langer de homologatieprocedure te herhalen in elke lidstaat, en moet het voertuigconcept niet meer aanpassen aan de nationale eisen van elk land afzonderlijk. Met deze vereenvoudiging wordt het echter ook mogelijk een nog veel belangrijker doel te bereiken dat iedereen ten goede komt: de verhoging van de verkeersveiligheid.

Dankzij de vereenvoudiging en harmonisatie van het wetgevende kader kan de automobielbranche meer middelen besteden aan onderzoek en ontwikkeling in het kader van programma's die hogere en sneller bereikbare doelstellingen beogen. De consument kan er ook financieel voordeel uit halen, aangezien sneller op de markt gebrachte technologische innovaties minder zullen kosten, omdat ze over grotere volumes kunnen worden afgeschreven.

Landen die echter op eigen houtje willen handelen door nieuwe nationale (of regionale) regels op te leggen, roeien tegen deze Europese stroom in en voeren een zinloze strijd. Een dergelijke houding draagt niet bij tot de verhoging van de veiligheid of de bescherming van het milieu. De constructeurs moeten door dergelijke projecten aanpassingen doorvoeren voor kleine markten. Die vertragen hun lopende projecten en doen een onredelijk beroep op het beschikbare budget.

Bovendien moeten we ook rekening houden met een groeiend aandeel aan 'vreemde' voertuigen op onze wegen. Het Belgische wegennet is niet uitsluitend bestemd voor voertuigen die ingeschreven werden in ons land. Integendeel, dat is hoe langer hoe minder het geval. Een reden te meer om nationale eisen en bepalingen achter zich te laten. Wanneer een lidstaat echter om gegronde redenen beslist een bepaalde eis op te leggen, vragen het algemeen belang en het gezond verstand dat de invoering van deze nieuwe maatregelen op internationaal niveau gebeurt.

Aangezien de richtlijn uniform van toepassing is in alle lidstaten, kunnen technologische ontwikkelingen op veel grotere schaal worden toegepast en zullen ze iedereen ten goede komen.

FEBIAC stelt onomwonden dat, wie zich anders wil opstellen of sneller veranderingen wil doorvoeren dan Europa, uiteindelijk geen goede zaak doet. Integendeel zelfs: het resultaat is verwarrende regelgeving met als gevolg ontevredenheid bij de gebruikers en een Europees harmonisatieproces dat er complexer door wordt. Een voorbeeld: Het Belgische initiatief om te anticiperen op de installatie van zogenaamde dodehoekspiegels, doorgevoerd in 2002-2003 en waarvoor bepaalde premies werden toegekend, zal waarschijnlijk moeten worden overgedaan om aan de Europese eisen te voldoen.



## Europese typegoedkeuring van voertuigen

Eén van de struikelblokken voor het vrije verkeer binnen Europa was de ongelijkheid tussen de nationale technische reglementen voor de homologatie van voertuigen. Om tot meer harmonisering te komen, keurde de Raad van de Europese Gemeenschappen op 6 februari 1970 de richtlijn 70/156/EEG goed: die voorzorg in de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen (en hun aanhangwagens). Deze richtlijn leidde tot de geleidelijke vervanging van de nationale systemen door een communautaire goedkeuringsprocedure.

Met deze EG-goedkeuringsprocedure kan een Lidstaat vaststellen dat een voertuigtype in overeenstemming is met de technische voorschriften

Memorandum

van de specifieke communautaire richtlijnen die deel uitmaken van deze procedure. Op die manier kunnen voertuigen vrij in het verkeer gebracht worden in de volledige Gemeenschap.

Op 1 januari 1993 werd de volledige Europese goedkeuring van personenauto's (categorie M1) een feit. De betreffende kaderrichtlijn, sinds 1 januari 1996 verplicht voor nieuwe voertuigtypes en sinds 1 januari 1998 voor nieuwe inschrijvingen, regelt 48 onderwerpen uit evenveel bijzondere richtlijnen.

Sinds 17 juni 1999 zijn ook de nieuwe voertuigtypes met twee of drie wielen (brom- en motorfietsen, driewielers, ...) onderworpen aan een Europese goedkeuring (kaderrichtlijn 92/61/EEG). Voor de nieuwe inschrijvingen is dit het geval sinds 17 juni 2003.

Voor de andere voertuigen (vracht- en bestelauto's, autobussen en -cars, aanhangwagens, ...) blijft de nationale goedkeuring nog geldig totdat de nieuwste bijzondere richtlijnen zijn goedgekeurd en de EEG-goedkeuring ook hier verplicht wordt. Deze verplichting zal niet lang meer op zich laten wachten: de betreffende richtlijn wordt momenteel afgerond. Hoe zou EEG-goedkeuring voor deze voertuigen nu verlopen?

De typegoedkeuring van een compleet voertuig is mogelijk door ofwel de systemen, onderdelen en technische eenheden van het voertuig, ofwel het volledige voertuig in één stap goed te keuren. In het eerste geval mogen deelgoedkeuringen verleend worden door verschillende Lidstaten.

Er wordt ook een nieuwe procedure ingevoerd, de zogenaamde meerfasetypegoedkeuring. Die heeft betrekking op de diverse onderdelen van het gehele voertuig en sluit beter aan bij het typische fabricageproces van bedrijfsvoertuigen. Immers, voor dit voertuigtype is het meestal de fabrikant van het basisvoertuig die de typegoedkeuring van chassis, cabine en motor voor zijn rekening neemt, terwijl een andere fabrikant de carrosserie of de laadruimte bouwt. Vervolgens wordt het afgewerkte voertuig voor definitieve typegoedkeuring aangeboden.

Het weze duidelijk: heel wat, zoniet alle, bestaande procedures voor typegoedkeuring zijn aan herziening toe.

Alle nodige documenten en meetprocedures moeten immers aangepast worden.

Ook de teams die betrokken zijn bij de goedkeuringsprocedures, moeten vertrouwd worden gemaakt met hun - wellicht nieuwe - verantwoordelijkheden.

FEBIAC dringt aan om hier zo snel mogelijk werk van te maken en niet te wachten tot de definitieve goedkeuring van de richtlijn. Bij eventuele onvolkomenheden is er dan nog voldoende tijd voor bijsturing of herziening. Momenteel is het Europese Parlement in tweede lezing; verwacht wordt dat Parlement en Commissie het snel eens zullen raken.

Daarna zal alles razend snel gaan, in bepaalde gevallen wellicht te snel. Zo zouden reisbussen (M3-voertuigen) amper 36 maanden na publicatie van de richtlijn al verplicht gekeurd worden volgens de EU-typegoedkeuring; de alternatieve nationale keuring vervalt dan. Dat lijkt ons onhaalbaar kort en niet in lijn met de gebruikelijke termijnen. Daarom vraagt FEBIAC dat de voorgestelde invoeringstermijn van 36 maanden, herzien wordt naar 48 maanden, zoals voorzien voor de overige M-voertuigtypes. ▀





Memorandum



**IK RIJD e-POSITIEF**

Meer info: [www.febiac.be](http://www.febiac.be)