

Verslag lezing – 17 oktober 2023

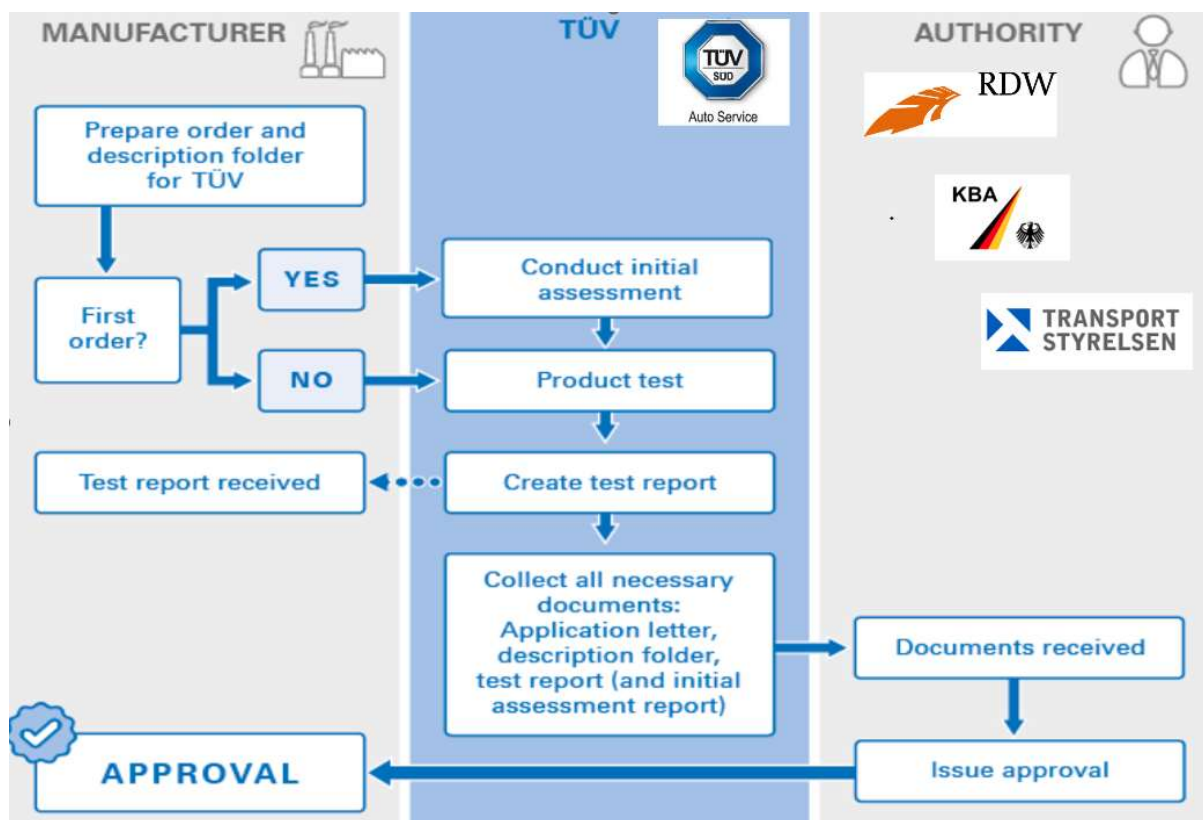
Onderwerp : Europese Typegoedkeuringen en bijkomende wet en regelgeving

Het doel voor deze avond is om dit, misschien voor velen wat stoffig klinkende, onderwerp meer tot leven te brengen. Al in 1977 tijdens m'n eerste baan op de forse garantie afd. bij British Leyland kwam ik in aanraking met de, toen nog, Nationale typegoedkeuringen. Leek me interessante materie en iedere dag alleen maar garantieclaims behandelen was ook niet alles. De steeds verder opgebouwde kennis kwam later overigens weer goed van pas bij Mitsubishi importeur Hart Nibbrig & Greeve en daarna gedurende zo'n 22 jaar bij Saab importeur AIM.



De afgelopen 7 jaar bij SAIC Motor Europe zijn m'n werkzaamheden zelfs vrijwel volledig richting Europese Typegoedkeuringen en Legal compliance verschoven.

Zo rond 1995 zijn de Europese typegoedkeuringen ontstaan. Dit bood voor de autofabrikanten vele voordelen want de individuele toelatingseisen per EU lidstaat vervielen hiermee. Tot die tijd bestonden er soms flinke verschillen in voertuigspecificaties. Denk hierbij alleen al op het gebied van verlichting waar Frankrijk, Italië en Zweden er heel ideeën en wetgeving op na hielden.



Door deze EU typegoedkeuringen kan de fabrikant dus ook veel makkelijker met voorraden schuiven en wordt tijdig geïnformeerd over komende EU wetswijzigingen en overgangsregelingen. Op Automotive gebied naast EU Verordeningen ook richtlijnen. Richtlijnen zijn vaak lastiger omdat de Nationale implementatie van dergelijke wetgeving aan de Lidstaten wordt overgelaten en alleen het einddoel op een bepaalde datum vaststaat.

- Goed voorbeeld van een EU Richtlijn is het recyclen van autowrakken. Dit is in NL zeer goed op orde doordat hier, in tegenstelling tot bv. buurland Duitsland, met het collectieve **Auto Recycling Nederland** systeem wordt gewerkt.

Om auto's te kunnen registreren binnen de EU moet men niet alleen over een EU typegoedkeuring beschikken maar moet de fabrikant tevens gecertificeerd zijn. Daarnaast volgen regelmatige audits door de Overheid (bv. RDW of KBA) die de typegoedkeuring heeft afgegeven of op verzoek vanuit de Lidstaten. Producenten buiten de EU hebben verplicht een 'Legal Representative' nodig, de klant mag in geval van recalls, product aansprakelijkheid etc. niet naar Detroit of Shanghai verwezen worden. (Dit geldt overigens voor alle consumenten producten)



Vervolgens lopen we met allerlei praktische voorbeelden de EU typegoedkeuring en de onderliggende deelcertificering door. Ook een paar nieuwe eisen en reglementen komen in detail aan bod. Soms zijn er voorbeelden dat de techniek sneller ontwikkelt dan de wetgeving. (recent voorbeeld is voertuig verlichting met lichtprojectie van richtingaanwijzers op het wegdek)



We staan wat langer stil bij **EURO 7** - Zoals bekend is deze emissiewetgeving verschoven naar 2030 en met tal van afzwakkingen. De hoge kosten lijken niet op te wegen tegen de verwachte milieu verbeteringen.

In de praktijk bieden de EURO 6 RDE test en In Service Conformity audits voldoende zekerheid om te voorkomen dat er weer sjoemel schandalen ontstaan. Daaraan hebben zich overigens vele fabrikanten bezondigd, dit mede doordat de emissiegrenswaarden steeds zijn aangescherpt maar de verouderde wetgeving op tal van punten

'gaten' en onduidelijkheden vertoonde. Vooral bij een auto met veel motorkoppel waren tijdens de rollenbanktest tal van trucjes mogelijk. Tegenwoordig wordt bij onverklaarbare verschillen tussen de laboratorium test en Real Driving test de typegoedkeuring geweigerd.

Ook op het gebied van elektrische voertuigen staat veel te gebeuren. Denk hierbij aan punten zoals:

- High Voltage Batterij – inzicht in de 'gezondheid' van batterij – invoer Batterij paspoort
- Recycling van de Batterij aan einde van de levensduur – hergebruik van materiaal (zie afbeelding)

- Hergebruik van de complete HV Batterij, dus 2^e leven als stationaire batterij, zal belangrijker worden ook al is dit momenteel in de praktijk nog verre van eenvoudig.

Art. 8 (1)	Attach documents to the electric vehicle battery about the percentage share of cobalt, lithium, nickel or lead (as active material) → recovered from battery manufacturing waste/post-consumer waste	Apply from 18 August 2028 at the earliest
Art. 8 (2)	Battery must contain following minimum percentage share of cobalt, lithium, nickel or lead (as active material) → recovered from battery manufacturing waste/post-consumer waste: – 16 % cobalt – 85 % lead – 6 % lithium – 6 % nickel	Apply from 18 August 2031 at the earliest
Art. 8 (3)	Minimum percentage share increases to – 26 % cobalt – 85 % lead – 12 % lithium – 15 % nickel	Apply from 18 August 2036 at the earliest

Na de uitleg over ‘bijkomende wetgeving’ staan we tot slot staan we stil bij het lezen van een C.O.C. , in het Nederlands CVO genoemd. Voor personenauto’s wordt inmiddels in diverse Lidstaten met een elektronische versie gewerkt t.b.v. de versnelde kentekenaanvraag.

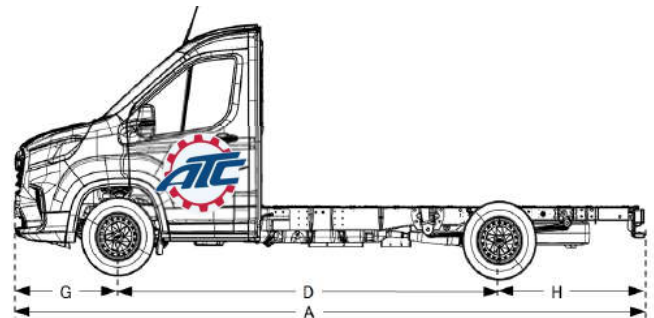
Voor bij een chassis-cabine voertuig (Incomplete vehicle) is het van groot belang om de aangegeven gewichten en maten te kunnen begrijpen omdat de carrosseriebouwer hierop de opbouw mogelijkheden baseert. We nemen in detail zo’n C.O.C. door.

Afsluiting van de avond :

Onze voorzitter sluit de lezingavond. Vervolgens praten we nog gezellig na over het onderwerp.

En mail of bel gerust indien er nog verdere vragen over EU Typegoedkeuringen mochten zijn!

Arjan van Doorn



Website: www.vereniging-atc.nl e mail: secretaris@atc-gravenhage.nl
 Arjan van Doorn Esdoornpad 10 2461DE Ter Aar tel. 0682 047770