

Tweede nieuwsbrief JAHARP2021-03 juli 2024

WAT IS DE STATUS VAN NIET-NALEVING VAN AFTERMARKET NIET-ORIGINEEL

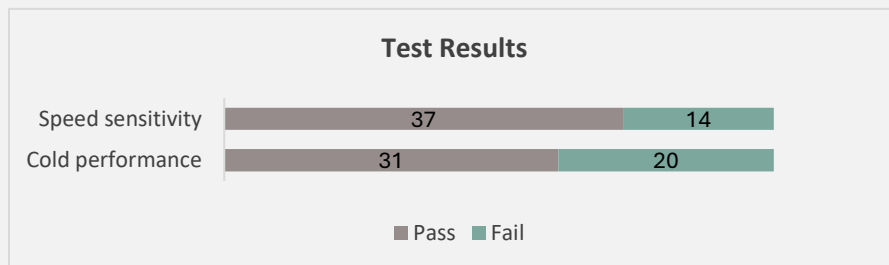
OVER HET PROJECT

JAHARP2021-03 is een pan-Europees project, medegefinancierd door de EU, dat in april 2022 van start is gegaan en nu zijn voltooiing nadert. Dit project is gericht op remblokken en richt zich voor het eerst op niet-originele after-market remblokken voor voertuigen van categorie M1 ($\leq 3,5$ ton). Het valt binnen het toepassingsgebied van het algemene veiligheidsreglement (gewijzigd bij Verordening (EU) 2015/166 van de Commissie), waarin is vastgesteld dat reeds in de handel gebrachte vervangende uitrusting, zoals niet-originele remonderdelen, moet voldoen aan de bepalingen van Richtlijn 71/320/EEG of VN/ECE-Reglement nr. 90.

BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN

Na een grondige markt en risicoanalyse identificeerde de projectgroep 51 after-market niet-originele remblokkets voor voertuigen van categorie M1 voor documentcontroles en voor voertuigtests in een technische servicefaciliteit.

Uit de tests en de controles en aan de hand van documenten is gebleken dat er veel gevallen zijn die van niet-naleving. In totaal kwamen **28 van de 51 sets (55%)** niet door het testprogramma. De belangrijkste gebieden van niet-naleving die bij producttests werden waargenomen, betroffen de **koude-prestatie-equivalentietest** en de **snelheidsgevoeligheidstest**. De onderstaande afbeelding toont het aantal remblokkets dat niet aan deze testcriteria voldeed.



Het is van cruciaal belang voor behoud van de veiligheid, betrouwbaarheid en prestaties van het voertuig onder alle rijomstandigheden, ervoor te zorgen dat remblokken voldoen aan de wettelijke vereisten. Remblokken van lage kwaliteit die niet aan de eisen voldoen, kunnen de rem-efficiëntie verminderen, waardoor het moeilijker wordt om het voertuig tot stilstand te brengen en het risico op ongevallen toeneemt. Bij hogere snelheden wordt er bijvoorbeeld meer warmte gegenereerd tijdens het remmen. Dit kan de prestaties van de remblokken beïnvloeden, wat kan leiden tot remvervaging als het systeem niet is ontworpen om de verhoogde thermische belasting aan te kunnen.

De markttoezichtautoriteiten hebben vastgesteld dat niet-naleving voor koude prestaties (d.w.z. de prestaties van het remsysteem bij lage temperatuur, die de eerste rijperiode) over het algemeen een laag risico vormt, afgezien van voertuigen zonder ABS-remsysteem. Het niet naleven van de snelheidsgevoeligheid vormt in sommige omstandigheden een ernstig risico, met name bij een noodremming in geval van dynamische rijomstandigheden.

Let op!

De bovenstaande resultaten zijn gebaseerd op producten die op de markten in de deelnemende landen zijn bemonsterd door ervaren markttoezichtinspecteurs die op zoek waren naar niet-conforme producten. Zoals bij elke routinematige markttoezichtactiviteit vertegenwoordigen de resultaten de gerichte inspanningen die de autoriteiten leveren om niet-conforme producten op te sporen. Ze geven geen statistisch verantwoord beeld van de marktsituatie.

Market Surveillance Cycle



DEELNEMENDE OVERHEDEN

4 markttoezichtautoriteiten uit de volgende 4 landen hebben hieraan deelgenomen Joint Action gecoördineerd door **PROSAFE**: Letland, Luxemburg, Nederland, en Roemenië.

Disclaimer

Gefinancierd door de Europese Unie. Opvattingen en meningen zijn echter uitsluitend die van de auteur(s) en weerspiegelen niet noodzakelijk die van de Europese Unie of de Europese Innovatieraad en het Uitvoerend Agentschap voor kleine en middelgrote ondernemingen (EISMEA). Noch de Europese Unie, noch de steunverlenende autoriteit kan hiervoor verantwoordelijk worden gehouden.



BELANGRIJKSTE UITDAGINGEN

De belangrijkste kwesties in deze sector voor markttoezichtautoriteiten zijn **het verkrijgen van de nodige informatie** van de fabrikant en andere identificatiecodes voor traceerbaarheidsdoeleinden. Het **was voor sommige autoriteiten ook een uitdaging** om toegang te krijgen tot typegoedkeuringsdocumentatie met de noodzakelijke status van "contractpartij".

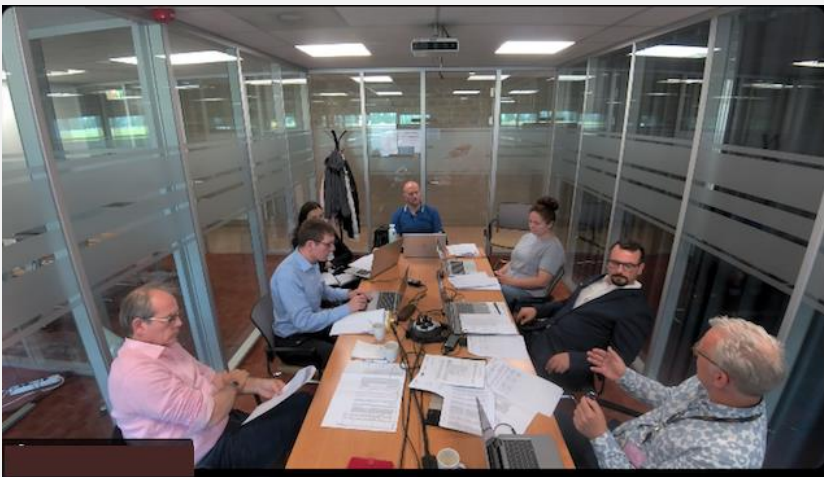
Bovendien bleek uit een herziening van VN/ECE-reglement nr. 90, dat de basis vormt voor de producttests, **dat er behoefte was aan een gedocumenteerde inloopprocedure voor rembloksets**. Het testproces zou er ook baat bij hebben als de Original Equipment Manufacturers (OEM) de originele rembloksets zouden behouden voor vergelijkingsdoeleinden.

Groepsbrainstorm met stevige vulling.



PROJECTBEZOEK AAN HET TESTCENTRUM

De projectgroep bezocht op 07 juni 2024 het testcentrum, waar alle 51 van de geselecteerde producten werden getest. Het projectteam ontmoette de testexperts. Samen beoordeelden en bespraken zij de testresultaten en mogelijke gevaren de risicobeoordelingstaak van het project.



De besprekingen betroffen aanbevelingen en suggesties ter verbetering van VN/ECE-reglement nr. 90. Dit ging met name om het inbedden van rembloksets en de mogelijkheid voor markttoezichtautoriteiten om de status van "de partij die de overeenkomst sluit" te verkrijgen met het oog op het verkrijgen van typegoedkeuringsdocumentatie.

Dit zijn zaken die verder overwogen en besproken moeten worden in de relevante werkgroep en ook tussen typegoedkeuringsinstanties.



SLOTCONFERENTIE

De slotconferentie van het project vond online plaats op **19 juli 2024**. De belangrijkste resultaten werden gedeeld en besproken met de Europese Commissie en belanghebbenden. Er zal een lekenrapport worden opgesteld waarin deze bevindingen worden gepresenteerd en gepubliceerd op de [website van PROSAFE](#).

Volg ons!

Het webportaal en de sociale media-accounts van PROSAFE worden regelmatig bijgewerkt met nieuws over al onze activiteiten en de door de EU gefinancierde projecten die we coördineren.



[@PROSAFE_ORG](#)



[@PROSAFE](#)



www.prosafe.org

Neem contact met ons op:

Ioana Sandu, uitvoerend directeur, PROSAFE Office, Kunstlaan 41, B-1040 Brussel, België,
+32 2 757 9336, info@prosafe.org . <http://www.prosafe.org> ,