

bron :

## **Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen**

**PB C 296 van 15/10/99**

---

### **GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 35/1999**

**door de Raad vastgesteld**

**op 22 april 1999 met het oog op de aanneming van Richtlijn 1999/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking en tot wijziging van Richtlijn 88/77/EEG van de Raad**

**Motivering van de raad**

---

#### **I. INLEIDING**

1. Op 23 maart 1998 heeft de Commissie op grond van artikel 95 van het EG-verdrag een voorstel ingediend met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking en tot wijziging van Richtlijn 88/77/EEG van de Raad.
2. Het Europees Parlement heeft op 21 oktober 1998 advies uitgebracht en 24 amendementen op het Commissievoorstel voorgesteld. In het licht van dat advies heeft de Commissie op 16 maart 1999 een gewijzigd voorstel ingediend, omdat zij kon instemmen met tien amendementen, waar van er twee in hun geheel, vijf in beginsel en onder voorbehoud van herformulering en vier gedeeltelijk werden overgenomen.
3. Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 9 september 1998 advies uitgebracht.
4. Op 22 april 1999 heeft de Raad overeenkomstig artikel 251 van het Verdrag een gemeenschappelijk standpunt inzake het Commissievoorstel vastgesteld.

#### **II. DOEL**

5. Doel van het Commissievoorstel, dat een wijziging van Richtlijn 88/77/EEG betreffende de emissies van dieselmotoren inhoudt, is de vaststelling van strengere emissiegrenswaarden voor motoren die vanaf het jaar 2000 in zware vrachtwagens worden ingebouwd. Het is een van de voorstellen die voortvloeien uit het auto-olie I-programma, naast die betreffende de emissies van personenauto's, de brandstofkwaliteit, de emissies van lichte bedrijfsvoertuigen en inspectie en onderhoud.

### III. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

#### 6. Inleidende opmerkingen

De Raad heeft het nuttig geacht om, zoals door het Europees Parlement verzocht, in 2005 een tweede fase met strengere emissiegrenswaarden te doen ingaan en om te bepalen dat vóór die datum aanvullende maatregelen moeten worden ingevoerd betreffende duurzaamheid, boorddiagnosesystemen (OBD-systemen) en beproeving van de conformiteit van in gebruik zijnde voertuigen.

Voorts heeft de Raad besloten tot de invoering van een nieuwe fase met ingang van oktober 2009, waarin de stikstofoxidenorm nog eens met 43% wordt verlaagd ten opzichte van de norm voor 2005. De Raad erkent echter dat de vereiste technologie voor de vermindering van stikstofoxide nog niet beschikbaar is en heeft besloten dat de Commissie eind 2002 zal rapporteren over de stand van de technologie en daarbij indien nodig passende voorstellen zal indienen.

Omdat de Raad geoordeeld heeft dat de verdeling van de testcycli die vanaf 2000 van toepassing is, niet langer te verdedigen zal zijn voor de voorgenomen strenge emissienormen vanaf 2005, heeft hij besloten dat vanaf 2005 alle dieselmotoren met het oog op typegoedkeuring getest moeten worden voor alle cycli (ESC, ELR en ETC).

De Raad heeft de werkingssfeer van de richtlijn verruimd in die zin dat de Europese typegoedkeuring kan worden verleend voor gasmotoren-vloeibaar petroleumgas (LPG) of aardgas. Hiertoe wordt bepaald dat dezelfde emissienormen zullen gelden als voor dieselmotoren, met dien verstande dat er ook nog specifieke normen vastgelegd worden voor de emissie van andere koolwaterstoffen dan methaan (in plaats van een algemene emissienorm voor koolwaterstoffen) en van methaan door gasmotoren. Gasmotoren worden alleen voor de ETC-cyclus getest en aangezien ze gekenmerkt worden door een lage deeltjesuitstoot, zal deze uitstoot niet gemeten worden met het oog op de typegoedkeuring.

De Raad is overeengekomen specifieke waarden in te voeren voor voertuigen met extra lage emissies (MGV) die bedoeld zijn om hoofdzakelijk in het stadsverkeer te worden gebruikt.

Evenals de overige zogenaamde auto-olierichtlijnen bevat deze tekst fiscale bepalingen, de Raad heeft dus besloten dat de lidstaten fiscale stimuleringsmaatregelen kunnen vaststellen, zodat voertuigen die aan de toekomstige emissienormen voldoen, eerder op de markt worden gebracht. Stimulansen voor voertuigen die voldoen aan de strengere normen zijn echter pas toegestaan vanaf 1 oktober 2000 en gelden niet langer vanaf de datum waarop de toepassing van de richtlijnvoorschriften verplicht is.

#### 7. Dispositief

- a. Artikel 1, punt 2

In artikel 1 wordt een definitie van "milieuvriendelijker gemaakt voertuig" opgenomen.

- b. Artikel 2, leden 6 en 7 (nieuw)

Aan artikel 2 zijn logischerwijs twee leden toegevoegd, houdende aanpassing van de

bepalingen betreffende de typegoedkeuring en de certificaten van overeenstemming voor voertuigen die niet voldoen, aan de grenswaarden voor de nieuwe fase vanaf 2008.

- c. Artikel 3, lid 1, onder a) en b) en 2

De formulering is enigszins gewijzigd in verband met de invoering van een tweede reeks emissiewaarden voor de fase 2005 en de toevoeging van grenswaarden voor MGV's.

- d. Artikelen 4 tot en met 6 (nieuw)

Deze artikelen bevatten bepalingen over de toepassing van respectievelijk de EG-typegoedkeuring voor OBD-systemen vanaf 2005 (nieuwe voertuigtypes) en 2006 (alle voertuigtypes), de duurzaamheidseisen en de beproeving van de conformiteit van in gebruik zijnde voertuigen. Deze artikelen moeten er ook aan herinneren dat de Commissie daartoe voorstellen zal indienen.

- e. Artikel 7 (artikel 4 van het Commissievoorstel)

Artikel 7 sluit zeer nauw aan bij het Commissievoorstel. De Raad heeft het echter dienstig geacht nieuwe leden toe te voegen, waarin de Commissie verzocht wordt voor eind 2000 voorstellen in te dienen voor bepalingen die vanaf oktober 2005 moeten gelden voor OBD-systemen, duurzaamheid en beproeving van de conformiteit van in gebruik zijnde voertuigen, alsook inzake de ontwikkeling van een wereldwijd geharmoniseerde testcyclus voor zware bedrijfsvoertuigen. Aangezien de technologie voor de strenge stikstofnorm van 2008 momenteel niet beschikbaar is, heeft de Raad besloten dat de Commissie tegen eind 2002 zal rapporteren over de stand van de technologie voor vermindering van stikstof en dat zij indien nodig passende voorstellen zal indienen (zie de inleidende opmerkingen in punt 6 van dit document).

- f. Bijlage I

Bijlage I is op een aantal punten gewijzigd

Aan punt 2 zijn twee nieuwe definities toegevoegd: 2.27 "MGV" en 2.28 "manipulatievoorziening". Deze tweede definitie is ingevoerd omdat de Raad het beter vond uitdrukkelijk te bepalen dat milieuvriendelijke motorbesturingsstrategieën tijdens het testen onder praktische omstandigheden worden uitgesloten.

Punt 6.2 is gewijzigd omdat de Raad oordeelde dat met de toepassing van strenge grenswaarden vanaf 2005 de verdeling van de testcycli dienovereenkomstig moest worden gewijzigd; hij heeft daarom besloten dat voor de normen van 2005 alle dieselmotoren met het oog op typegoedkeuring getest zullen worden voor alle cycli. Voor de normen van 2000 zullen conventionele gasmotoren met het oog op typegoedkeuring niet onderworpen worden aan deeltjesmeting. Voor de fases vanaf 2005 en 2008 zullen deze motoren verder alleen getest worden voor de ETC-cyclus.

In de tabellen 1 en 2 van punt 6.2.1 is rij B uitgesplitst in BI (grenswaarden voor 2005) en BII (grenswaarden voor 2008); voorts is een rij C (grenswaarden voor MGV) toegevoegd (zie de inleidende opmerkingen in punt 6). Voorts heeft de Raad de grenswaarden overgenomen die de Commissie had voorgesteld voor de eerste fase, vanaf 2000. In dit verband is de Raad overeengekomen voor kleine snelle dieselmotoren een afwijking toe te staan met betrekking tot de uitstoot van deeltjes. De Raad heeft de definitie van deze motoren echter verruimd tot motoren met een slagvolume tot 750 cc in plaats van 700 cc. Voorts heeft hij bevestigd dat deze

uitzondering niet langer geldt met ingang van de tweede fase in 2005.

De Raad heeft besloten een verplichte reeks strenge grenswaarden toe te voegen die zullen worden toegepast vanaf oktober 2005, en die bijzonder streng zijn ten aanzien van deeltjes, zodat de grenswaarden van 2000 nog eens met 80% worden verminderd. Voorts wordt vanaf oktober 2008 een nieuwe fase van toepassing, teneinde de stikstofgrenswaarden van 2005 nog eens met 43 % te verlagen.

Ten slotte heeft de Raad besloten voor MGV's specifieke streefwaarden vast te stellen, die door de lidstaten op facultatieve basis kunnen worden toegepast om het gebruik op specifieke gebieden van voertuigen met extreem lage emissies aan te moedigen.

---

Voor vragen en/of opmerkingen over EMIS kunt u mailen naar [emis@vito.be](mailto:emis@vito.be)

Copyright © [VITO](http://www.vito.be) 16/11/1999

Ontwerp [EMIS](http://www.emis.vito.be).