

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

(1999/C 296101)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 95,

Gezien de voorstellen van de Commissie (1),

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité (2), Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag (3),

(1) Overwegende dat in het kader van de interne markt maatregelen dienen te worden vastgesteld;

(2) Overwegende dat het eerste actieprogramma van de Raad op 22 november 1973 zijn goedkeuring heeft gehecht, ertoe maande rekening te houden met de laatste vorderingen op wetenschappelijk gebied in de strijd Europese Gemeenschap inzake het milieu(4), waaraan de tegen de luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen en de reeds vastgestelde richtlijnen in die zin aan te passen; dat overeenkomstig het vijfde actieprogramma, waarvan de algemene benadering door de Raad bij zijn resolutie van 1 februari 1993(') is goedgekeurd, extra inspanningen moeten worden geleverd met het oog op een aanzienlijke verlaging van het huidige niveau van verontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen;

(3) Overwegende dat erkend wordt dat de ontwikkeling van het vervoer in de Gemeenschap een aanzienlijke belasting voor het milieu met zich heeft gebracht; dat een aantal officiële prognoses over de stijging van het verkeersaanbod lager zijn gebleken dan de reële cijfers; dat derhalve strenge emissienormen voor alle motorvoertuigen moeten worden opgelegd;

(4) Overwegende dat Richtlijn 88/77/EEG (6) de grenswaarden voor de emissie van koolmonoxide, onverbrande koolwaterstoffen en stikstofoxiden door dieselmotoren van motorvoertuigen vastlegde op basis

van een testprocedure voor Europese rijomstandigheden voor de betrokken voertuigen; dat deze richtlijn voor het eerst werd gewijzigd bij Richtlijn 91/1542/EEG van de Raad(7) in twee fasen, waarbij de eerste fase (1992-1993) samenviel met de vankrachtwordingsdata van nieuwe Europese emissienormen voor personenauto's; dat de tweede fase (1995-1996) een doelstelling voor de lange termijn voor de Europese auto-industrie vormde door de vaststelling van grenswaarden gebaseerd op de verwachte prestaties van technologieën die nog in ontwikkeling waren, waarbij de industrie de tijd kreeg om dergelijke technologieën te perfectioneren; dat Richtlijn 96/1/EG (8) bepaalde dat voor kleine dieselmotoren met een cilinderinhoud van minder dan 0,7 dm³ en een nominaal toerental van meer dan 3 000 min⁻¹, de grenswaarde voor deeltjesemissies van Richtlijn 91/542/EEG vanaf 1999 moest gelden; dat het echter redelijk is om op technische gronden een onderscheid te maken op basis van deeltjesemissies voor kleine dieselmotoren met hoge toerentallen met een cilinderinhoud van minder dan 0,75 dm³ en een nominaal toerental van meer dan 3 000 min⁻¹, maar dit onderscheid in 2005 moet worden losgelaten;

(5) Overwegende dat krachtens artikel 5, lid 3, van Richtlijn 91/542/EEG de Commissie gehouden was vóór eind 1996 aan de Raad verslag uit te brengen over de gemaakte vorderingen ten aanzien van de herziening van de grenswaarden voor verontreinigende emissies, zo nodig gepaard gaande met een herziening van de test procedure; dat dergelijke herziene grenswaarden niet vóór 1 oktober 1999 van kracht worden voor nieuwe typegoedkeuringen;

(6) Overwegende dat de Commissie een Europees programma inzake de luchtkwaliteit, emissies van het weg vervoer, brandstoffen en motortechnologieën (het auto-olieprogramma) heeft uitgevoerd, met het oog op de naleving van de bepalingen van artikel 4 van Richtlijn 94/12/EG(9); dat een kosten-batenstudie in het kader van het autoolieprogramma aangetoond heeft dat een verdere verbetering van de dieselmotortecnologie voor zware bedrijfsvoertuigen noodzakelijk is met het oog op het bereiken van een luchtkwaliteit in het jaar 2010, als omschreven in de mededeling van de Commissie inzake het auto-olieprogramma;

(7) Overwegende dat de verbeterde eisen aan nieuwe diesel motoren in Richtlijn 88/77/EEG deel uitmaken van een algehele communautaire strategie in het kader waarvan de normen voor lichte vrachtwagens en personenauto's vanaf het jaar 2000 eveneens zullen worden herzien waardoor een verbetering van de motorbrandstoffen noodzakelijk is, alsook een nauwkeurige beoordeling van de emissieprestaties van in het verkeer zijnde voertuigen;

Overwegende dat Richtlijn 88/77/EEG een van de bijzondere richtlijnen van de EG-typegoedkeuringsprocedure is, die is vastgesteld bij Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (10); dat de beoogde doelstelling, namelijk de vermindering van verontreinigende emissies door motorvoertuigen, niet op afdoende wijze door de lidstaten afzonderlijk kan worden verwezenlijkt en derhalve beter kan worden bereikt door de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot tegen luchtverontreiniging door motorvoertuigen te treffen maatregelen;

(9) Overwegende dat de verlaging van emissienormen die van toepassing zijn vanaf het jaar 2000, namelijk vermindering van 30% van de uitstoot van koolmonoxide, totale koolwaterstoffen, stikstofoxiden en deeltjes, in het auto-olieprogramma is aangewezen als de belangrijkste maatregel om op middellange termijn een bevredigende luchtkwaliteit te bereiken; dat een vermindering van 30% capaciteit van het uitlaatgas ten opzichte van die welke wordt gemeten op de huidige motortypen ter aanvulling van Richtlijn 72/306/EEG van de Raad (11), zal bijdragen aan de terugdringing van de deeltjesuitstoot; dat extra verlagingen van de emissienormen die van toepassing zijn vanaf 2005, namelijk een vermindering van 30% van de uitstoot van koolmonoxide, totale koolwaterstoffen en stikstofoxiden en van 80% van de uitstoot van deeltjes, in hoge mate zullen bijdragen tot betere luchtkwaliteit op middellange termijn; dat deze verminderingen rekening houden met

het effect op emissies van nieuwe testcycli die de rijpatronen van in het verkeer zijnde voertuigen beter weergeven; dat de extra stikstofoxidenorm die vanaf 2008 van toepassing zal zijn, een extra verlaging met 43% van de emissienorm voor deze verontreinigende stof oplevert; dat uiterlijk eind 2002 de Commissie de beschikbare technologie zal beoordelen teneinde de verplichte stikstofoxidenorm voor 2008 te bevestigen in een verslag aan het Europees Parlement en de Raad dat indien nodig vergezeld zal gaan van passende voorstellen

(10) Overwegende dat emissiegrenswaarden worden ingevoerd voor voertuigen die worden omschreven als "milieuvriendelijker gemaakt voertuig" (MGV);

(11) Overwegende dat diagnostische boordsystemen (OBD) nog niet volledig zijn ontwikkeld voor zware vrachtwagens en vanaf 2005 moeten worden ingevoerd om de snelle detectie van storingen in voor de emissie kritische onderdelen en systemen op voertuigen en zodoende een significante verbetering van de bewaking van de aanvankelijke emissieprestaties op in het verkeer zijnde voertuigen mogelijk te maken door verbeterde controle en onderhoud; dat er vanaf 2005 specifieke eisen moeten worden ingevoerd voor de duurzaamheid van nieuwe zware motoren en de conformiteitsproef voor in het verkeer zijnde zware vrachtwagens;

(12) Overwegende dat nieuwe testcycli in verband met de typegoedkeuring voor gasvormige en deeltjesemissies en capaciteit ingevoerd worden die zorgen voor een representatievere evaluatie van de emissieprestaties van dieselmotoren onder proefomstandigheden die sterker lijken op de omstandigheden die zich voordoen bij in het verkeer zijnde voertuigen; dat een nieuwe gecombineerde (twee-fasen) testprocedure wordt ingevoerd voor conventionele dieselmotoren en die dieselmotoren die zijn uitgerust met katalysatoren; dat een nieuwe gecombineerde (twee-fasen) testprocedure wordt ingevoerd voor motoren die op gas lopen en daarnaast voor dieselmotoren die zijn uitgerust met geavanceerde emissiebeheersystemen; dat alle dieselmotoren vanaf 2005 zullen worden onderworpen aan beide van toepassing zijnde testcycli; dat de Commissie nauwlettend zal volgen welke vorderingen er worden gemaakt in de onderhandelingen over een wereldwijd geharmoniseerde testprocedure;

(13) overwegende dat het lidstaten dient te worden toegestaan om door middel van fiscale stimuleringsmaatregelen het op de markt brengen van voertuigen die voldoen aan de communautaire voorschriften te versnellen, waarbij dergelijke stimuleringsmaatregelen in overeenstemming moeten zijn met de bepalingen van het Verdrag en moeten voldoen aan bepaalde voorwaarden ter voorkoming van verstoringen van de interne markt; dat deze richtlijn geen afbreuk doet aan het recht van de lidstaten om emissies van verontreinigende en andere stoffen op te nemen in de berekeningsgrondslag voor de motorrijtuigenbelasting,

(14) overwegende dat bij de ontwikkeling van het Gemeenschapsrecht betreffende emissies van motorvoertuigen rekening moet worden gehouden met de resultaten van het lopende onderzoek naar de eigenschappen van deeltjes;

(15) Overwegende dat de Commissie uiterlijk 31 december 2000 verslag uitbrengt over de ontwikkeling van emissiebestrijdingsapparatuur voor zware vrachtwagens met dieselmotor en over het verband met de brandstofkwaliteit, de noodzaak om de nauwkeurigheid en de reproduceerbaarheid van deeltjesmeting, evenals de steekproefprocedures te verbeteren en over de ontwikkeling van een wereldwijd geharmoniseerde testcyclus;

(16) Overwegende dat Richtlijn 88/77/EEG dienovereenkomstig moet worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 88/77/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1. De titel wordt vervangen door:

"Richtlijn 88/77/EEG van de Raad van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de 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";

2. artikel 1 wordt vervangen door:

"Artikel 1

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- "voertuig": een voertuig als omschreven in deel A van bijlage 11 van Richtlijn 70/156/EEG, aangedreven door een motor met compressieontsteking of een gasmotor, met uitzondering van voertuigen van categorie M, met een technisch toelaatbare maximummassa van ten hoogste 3,5 ton;
- "motor met compressie-ontsteking of gasmotor": de aandrijvingsbron van een voertuig waarvoor typegoedkeuring als technische eenheid, als omschreven in artikel 2 van Richtlijn 70/156/EEG, kan worden verleend;
- "MGV": milieuvriendelijker gemaakt voertuig, te weten een voertuig, aangedreven door een motor die voldoet aan de emissiegrenswaarden in rij C van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage U';

3. de bijlagen I tot en met VIII worden vervangen door de bijlagen 1 tot en met VII van deze richtlijn.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 oktober 1999 mogen de lidstaten niet:

- weigeren voor een type motorvoertuig, aangedreven door een motor met compressie-ontsteking of een gasmotor, de EG-typegoedkeuring te verlenen, het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document af te geven of de nationale typegoedkeuring te verlenen,
- de registratie, de verkoop, het in het verkeer brengen of het gebruik van dergelijke nieuwe voertuigen verbieden,
- weigeren de EG-typegoedkeuring voor een type motor met compressie-ontsteking of gasmotor te verlenen,

- de verkoop of het gebruik van nieuwe motoren met compressie-ontsteking of gasmotoren verbieden,

om redenen die verband houden met de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes en de capaciteit van de rook van een motor, indien aan de desbetreffende eisen van de bijlagen van Richtlijn 88/77/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn, is voldaan, met name indien de emissies van verontreinigende gassen en deeltjes alsmede de capaciteit van de rook van de motor voldoen aan de grenswaarden in rij A of rij B1 of B2, dan wel de grenswaarden in rij C van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn.

2. Met ingang van 1 oktober 2000:

- mogen de lidstaten de EG-typegoedkeuring niet meer verlenen, noch het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document afgeven, en
- weigeren de lidstaten de nationale goedkeuring,
- voor een type motor met compressieontsteking of gasmotor of een type door een motor met compressieontsteking of gasmotor aangedreven voertuig, indien de emissies van verontreinigende gassen en deeltjes en de capaciteit van de rook van de motor niet voldoen aan de grenswaarden in rij A van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage 1 bij Richtlijn 88/77/EEG als gewijzigd bij deze richtlijn.

3. Met ingang van 1 oktober 2001 en met uitzondering van voertuigen en motoren die bestemd zijn voor uitvoer naar derde landen en van ruilmotoren voor in het verkeer zijnde voertuigen:

- beschouwen de lidstaten certificaten van overeenstemming van nieuwe voertuigen of nieuwe motoren overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG als niet meer geldig in de zin van artikel 7, lid 1, van die richtlijn, en
- verbieden de lidstaten de registratie, de verkoop, het in het verkeer brengen en het gebruik van nieuwe, door een motor met compressieontsteking of gasmotor aangedreven voertuigen en de verkoop en het gebruik van nieuwe motoren met compressieontsteking en gasmotoren,

indien de emissies van verontreinigende gassen en deeltjes en de capaciteit van de rook van de motor niet voldoen aan de grenswaarden in rij A van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage 1 bij Richtlijn 88/77/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn.

4. Met ingang van 1 oktober 2005:

- mogen de lidstaten de EG-typegoedkeuring niet meer verlenen noch het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document afgeven, en
- weigeren de lidstaten de nationale goedkeuring,

voor een type motor met compressieontsteking of gasmotor of een type door een motor met compressieontsteking of een gasmotor aangedreven voertuig, indien de emissies van verontreinigende gassen en deeltjes en de capaciteit van de rook van de motor niet voldoen aan de grenswaarden in rij B1 van de

tabellen in punt 6.2.1 van bijlage 1 bij Richtlijn 88/77/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn.

5. Met ingang van 1 oktober 2006 en met uitzondering van voertuigen en motoren die bestemd zijn voor uitvoer naar derde landen en van ruilmotoren voor in het verkeer zijnde voertuigen:

- beschouwen de lidstaten certificaten van overeenstemming van nieuwe voertuigen of nieuwe motoren overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG als niet meer geldig in de zin van artikel 7, lid 1, van de richtlijn, en
- verbieden de lidstaten de registratie, de verkoop, het in het verkeer brengen en het gebruik van nieuwe, door een motor met compressie-ontsteking of een gasmotor aangedreven voertuigen en de verkoop en het gebruik van nieuwe motoren met compressieontsteking en gasmotoren,

indien de emissies van verontreinigde gassen en deeltjes en de capaciteit van de rook van de motor niet voldoen aan de grenswaarden in rij BI van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage 1 bij Richtlijn 88/77/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn,

6. Met ingang van 1 oktober 2008:

- mogen de lidstaten de EG-typegoedkeuring niet meer verlenen, noch het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document afgeven, en
- weigeren de lidstaten de nationale goedkeuring,

voor een type motor met compressie-ontsteking of gasmotor of een type door een motor met compressieontsteking of een gasmotor aangedreven voertuig, indien de emissies van verontreinigende gassen en deeltjes en de capaciteit van de rook van de motor niet voldoen aan de grenswaarden in rij B2 van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage 1 bij Richtlijn 88/77/EEG als gewijzigd bij deze richtlijn.

7. Met ingang van 1 oktober 2009 en met uitzondering van voertuigen en motoren die bestemd zijn voor uitvoer naar derde landen en van ruilmotoren voor in het verkeer zijnde voertuigen:

- beschouwen de lidstaten certificaten van overeenstemming van nieuwe voertuigen en nieuwe motoren overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG als niet meer geldig in de zin van artikel 7, lid 1, van de richtlijn, en verbieden de lidstaten de registratie, de verkoop, het in het verkeer brengen en het gebruik van nieuwe, door een motor met compressie-ontsteking of een gasmotor aangedreven voertuigen en de verkoop en het gebruik van nieuwe motoren met compressie-ontsteking en gasmotoren, indien de emissies van verontreinigde gassen en deeltjes en de capaciteit van de rook van de motor niet voldoen aan de grenswaarden in rij B2 van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage 1 bij Richtlijn 88/77/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn.

8. In overeenstemming met lid 1 wordt een motor die voldoet aan de toepasselijke voorschriften van de bijlagen bij Richtlijn 88/77/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn, en aan de grenswaarden in rij C van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage 1 bij Richtlijn 88/77/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn, geacht te voldoen aan de voorschriften van de leden 2 tot en met 7.

Artikel 3

1. De lidstaten mogen alleen voor motoren die voldoen aan Richtlijn 88/77/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn, fiscale stimuleringsmaatregelen vaststellen. Dergelijke maatregelen moeten voldoen aan de bepalingen van het Verdrag en aan de volgende voorwaarden:

- a. zij zijn van toepassing op alle nieuwe voertuigen die op de markt van een lidstaat worden gebracht, welke eerder voldoen aan de grenswaarden in rij A van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn, en vervolgens met ingang van 1 oktober 2000 aan de grenswaarden in rij BI of B2 van die tabellen;

zij eindigen op de datum waarop de emissiegrenswaarden van artikel 2, lid 3, voor nieuwe voertuigen van kracht worden, dan wel op de data waarop de emissiegrenswaarden in rij BI of B2 van de tabellen in punt 6.2.11 van bijlage 1 bij Richtlijn 88/77/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn, van kracht worden;

- b. zij zijn van toepassing op alle nieuwe voertuigen die op de markt van een lidstaat worden gebracht, welke voldoen aan de emissiegrenswaarden in rij C van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage 1 bij Richtlijn 88/77/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn.

2. De stimuleringsmaatregelen belopen voor ieder typevoertuig een bedrag dat lager ligt dan de extra kosten van de technische voorzieningen voor het voldoen aan de grenswaarden in rij A of rij BI of B2, dan wel de grenswaarden in rij C van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage 1 bij Richtlijn 88/77/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn, en de montage daarvan op het voertuig

3. De Commissie wordt tijdig op de hoogte gesteld van plannen tot fiscale stimuleringsmaatregelen als bedoeld in dit artikel, zodat zij daarover opmerkingen kan maken.

Artikel 4

Voertuigen worden met ingang van 1 oktober 2005, wat nieuwe typen betreft, en met ingang van 1 oktober 2006, wat alle typen betreft, uitgerust met een boorddiagnosesysteem (OBD-systeem) of een boordsysteem voor meting (OBD-systeem) ter controle van de uitlaatemissies tijdens het gebruik"

De Commissie doet daartoe voorstellen aan het Europees Parlement en de Raad. De voorgestelde bepalingen omvatten:

- een onbeperkte genormaliseerde toegang tot het OBD-systeem voor inspectie, diagnose, onderhoud en reparatie;
- de normalisatie van de foutcodes;
- de compatibiliteit van reserveonderdelen om reparatie, vervanging van onderdelen en onderhoud bij voertuigen met een OBD-systeem te vergemakkelijken.

Artikel 5

Met ingang van 1 oktober 2005, wat nieuwe typen betreft, en met ingang van 1 oktober 2006, wat alle typen

betreft, wordt voor typegoedkeuring van voertuigen en motoren tevens een goede werking van de emissiecontrolevoorzieningen tijdens de normale levensduur van een voertuig of motor geëist.

De Commissie stelt een onderzoek in naar verschillen in de normale levensduur van diverse categorieën zware bedrijfsvoertuigen en overweegt of een voorstel moet worden ingediend betreffende passende duurzaamheidsvoorschriften per categorie.

Artikel 6

Met ingang van 1 oktober 2005, wat nieuwe typen betreft, en met ingang van 1 oktober 2006, wat alle typen betreft, wordt voor typegoedkeuring van voertuigen tevens een goede werking van de emissiebeheersingsvoorzieningen tijdens de normale levensduur van het voertuig onder normale bedrijfsomstandigheden geëist (conformiteit van goed onderhouden en op de juiste wijze gebruikte voertuigen die in het verkeer zijn).

Dit wordt door de Commissie bevestigd en aangevuld overeenkomstig artikel 7.

Artikel 7

De Commissie dient uiterlijk twaalf maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn, maar in ieder geval uiterlijk 31 december 2000, bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in tot bevestiging of aanvulling van deze richtlijn.

In het voorstel wordt het volgende in aanmerking genomen:

- het toetsingsproces, vermeld in artikel 3 van Richtlijn 98/69/EG (12) en artikel 9 van Richtlijn 98/170/EG (13);
- de ontwikkeling van emissiebeheersingstechnieken voor motoren met compressie-ontsteking en gasmotoren, met inbegrip van de nabehandelingstechniek, waarbij er rekening mee wordt gehouden dat dergelijke technieken samenhangen met de brandstofkwaliteit;
- de noodzaak van verbetering van de nauwkeurigheid en herhaalbaarheid van de huidige meet en monsternemingsmethoden voor zeer geringe hoeveelheden deeltjes uit motoren;
- de ontwikkeling van een wereldwijd geharmoniseerde testcyclus voor typegoedkeuringsproeven;

en het volgende vervat:

- voorschriften betreffende de invoering van een OBD-systeem voor zware bedrijfsvoertuigen met ingang van 1 oktober 2005 overeenkomstig artikel 4 en, mutatis mutandis, de bepalingen van Richtlijn 98/69/EG betreffende de beperking van de uitlaatemissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen;
- bepalingen betreffende de duurzaamheid van emissiebeheersingsvoorzieningen die op 1 oktober 2005 in werking treden, overeenkomstig artikel 5;

- bepalingen om de conformiteit van in het verkeer zijnde voertuigen te verzekeren in de typegoedkeuringsprocedure voor zware bedrijfsvoertuigen die op 1 oktober 2005 in werking treden, overeenkomstig artikel 6, waarbij op een kosten-batenbasis rekening wordt gehouden met de specifieke kenmerken van de proeven met de motoren van die voertuigen en met de specifieke informatie die OBD-systemen verschaffen;
- geschikte grenswaarden voor momenteel niet aan voorschriften onderworpen verontreinigende stoffen in verband met de introductie van nieuwe, alternatieve brandstoffen op grote schaal.

De Commissie legt uiterlijk 31 december 2001 een rapport voor over de vorderingen bij de onderhandelingen over een wereldwijd geharmoniseerde testcyclus.

De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad uiterlijk 30 juni 2002 een rapport voor over de voorschriften voor de werking van een OBM-systeem. Op basis van dat rapport dient de Commissie een voorstel in voor maatregelen die uiterlijk 1 januari 2005 in werking treden, met inbegrip van de technische specificaties en de bijbehorende bijlagen, om te voorzien in de typegoedkeuring van OBM-systemen die ten minste een zelfde controleniveau bieden als OBD-systemen en daarmee compatibel zijn.

De Commissie beoordeelt uiterlijk 31 december 2002 de beschikbare technieken met het oog op een bevestiging van de bindende No_x -grenswaarde voor 2009 in een rapport aan het Europees Parlement en de Raad, dat zo nodig vergezeld gaat van passende voorstellen.

Artikel 8

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om voor [...] aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 9

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 10

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

Bijlagen:

[Bijlage: Inhoud](#)

[Bijlage I: Toepassingsgebied, definities en afkortingen, aanvraag van EG-typegoedkeuring, specificaties en tests en overeenstemming van de productie](#)

[Bijlage II: Inlichtingenformulier](#)

[Bijlage III: Testprocedure](#)

[Bijlage IV: Technische eigenschappen van de referentiebrandstof die voorgeschreven is voor de keuring en de controle van de overeenstemming van de productie](#)

[Bijlage V: Analyse- en bemonsteringssystemen](#)

[Bijlage VI: EG-typegoedkeuringsformulier](#)

[Bijlage VII: Voorbeeld van berekeningsmethode](#)

[Motivering van de Raad](#)

Voetnoten:

(1) PB C 173 van 8.6.1998, blz. 1, en PB C 43 van 17.2.1999, blz. 25.

(2) PB C 407 van 28.12.1998, blz. 27.

(3) Advies van het Europees Parlement van 21 oktober 1998 (PB C 341 van 9.11.1998, blz. 74), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 22 april 1999 en besluit van het Europees Parlement van ...

(4) PB C 112 van 20.12.1973, blz. 1

(5) PB C 138 van 17.5.1993, blz. 1.

(6) PB L 36 van 9.2.1988, blz. 33.

(7) PB L 295 van 25.10.1991, blz. 1.

(8) PB L 40 van 17.2.1996, blz. 1.

(9) PB L 100 van 19.4.1994, blz. 42.

(10) PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98191/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 11 van 16.1.1999, blz. 2 5).

(11) PB L 190 van 20.8.1972, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 97120/EC; (PB L 125 van 16.5.1997, blz. 21).

(12) PB L 350 van 28.12.1998, blz. 1.

(13) PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58

Voor vragen en/of opmerkingen over EMIS kunt u mailen naar emis@vito.be

Copyright © [VITO](#) 16/11/1999

Ontwerp [EMIS](#).