

bron :

## Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen

PB C 204 van 18/07/2000

---

### ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

#### Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het "Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG betreffende maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen"

(2000/C 204/01)

---

De Raad heeft op 13 maart 2000 besloten, overeenkomstig artikel 95 van het EG-Verdrag, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De afdeling "Interne markt, productie en consumptie", die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 3 mei 2000 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Gafo Fernández.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 373 e zitting van 24 en 25 mei 2000 (vergadering van 24 mei 2000) met algemene stemmen het volgende advies goedgekeurd.

#### 1. Inleiding

1. 1. Om de uitstoot van auto's onder controle te houden en terug te dringen zijn in de afgelopen jaren onder meer boorddiagnosesystemen (OBD-systemen) ingevoerd. Met behulp hiervan kan voortdurend worden nagegaan of de uitstoot van een motorvoertuig de tijdens de fabricage vastgestelde normen niet overschrijdt

1. 2. Deze systemen zijn vanaf 2000 (of 2001, afhankelijk van het type) verplicht voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen met een motor met elektrische ontsteking.

1. 3. Binnen de categorie "voertuigen met elektrische ontsteking" vallen ook voertuigen die meestal in het openbaar vervoer worden ingezet en geheel of gedeeltelijk gebruik maken van alternatieve brandstoffen, zoals vloeibaar petroleumgas (LPG) of aardgas. Deze brandstoffen leiden in het algemeen tot emissies die minder schadelijk zijn voor het milieu en kunnen dan ook worden beschouwd als milieuvriendelijker.

1. 4. De huidige OBD-systemen leveren praktische problemen op wanneer zij worden gebruikt in voertuigen die rijden op LPG of aardgas. In de Verenigde Staten zijn weliswaar bepaalde OBD-systemen gecertificeerd, maar deze mogen niet in Europa worden gebruikt. Bovendien zijn er nog geen OBD-systemen waarmee de overgang van een traditionele brandstof naar een alternatieve brandstof zoals LPG of aardgas op een effectieve, juiste en snelle manier kan worden geregeld.

1. 5. Harmonisatierichtlijnen bevatten gewoonlijk voor geheel nieuwe voertuigmodellen (juridisch omschreven als "nieuwe typen") andere termijnen dan voor bestaande modellen (juridisch omschreven als "alle typen") . In het algemeen moeten "nieuwe typen" eerder aan de normen voldoen.

1. 6. Ten slotte staat in het Commissiedocument dat de normen van de staat Californië pas ingaan in het "modeljaar 2004". Voor nieuwe typen voertuigen wil de Commissie deze normen echter al met ingang van 2003 ingevoerd zien. Het is voor de fabrikanten van deze systemen en van de voertuigen echter moeilijk om de systemen binnen zo'n korte termijn aan te passen.

## 2. Algemene opmerkingen

2. 1. Het Comité is het in grote lijnen eens met de door de Commissie voorgestelde wijzigingen.

2. 2. De Commissie, het Europees Parlement en de Raad zouden voor deze richtlijn echter wel de urgentieprocedure moeten toepassen. Dan weet de auto-industrie precies waar zij aan toe is en kan zij de genoemde OBD-systemen geschikt maken voor voertuigen met elektrische ontsteking die geheel of gedeeltelijk op LPG of aardgas rijden.

2. 3. De auto-industrie is namelijk niet in staat om deze speciale OBD-systemen binnen de door de Commissie voorgestelde termijnen geschikt te maken voor het gebruik van LPG of aardgas. Hiervoor zijn de volgende oorzaken aan te wijzen:

2. 3. 1. Richtlijn 70/220/EG en de herziening hiervan (98/69/EG) -waarbij OBD-systemen verplicht werden - golden aanvankelijk niet voor voertuigen die op LPG of aardgas rijden. Als gevolg hiervan was de industrie nog niet begonnen om het ontwerp en de installatie van deze systemen te bestuderen.

2. 3. 2. Gezien Richtlijn 99/102/EG, waarin de oorspronkelijk vastgestelde specificaties voor OBD-systemen worden aangepast, verdient het aanbeveling eerst meer ervaring op te doen met het geschikt maken van deze systemen voor uitsluitend op benzine lopende motoren. Daarna kunnen zij worden aangepast aan motoren die geheel of gedeeltelijk op gasvormige koolwaterstoffen - totaal verschillend van vloeibare brandstoffen - lopen. Hetzelfde geldt voor de klassen II en III van de categorieën N1 en M1 van meer dan 2 500 kg.

2. 3. 3. Sinds kort brengt de auto-industrie op LPG en aardgas rijdende voertuigen met een relatief geringe uitstoot op de markt waarin op zo'n korte termijn geen OBD-systemen geïnstalleerd kunnen worden.

2. 3. 4. Zoals gezegd, worden deze systemen in de staat Californië pas in 2004 verplicht.

## 3. Bijzondere opmerkingen

3. 1. Punt 8. 1. 2 van Bijlage 1 zou als volgt gewijzigd moeten worden: Voor voertuigen van categorie M1 met een massa van minder dan 2 500 kg en voor voertuigen van categorie N1, klasse I moet de richtlijn op een later tijdstip van kracht worden: niet in 2003, maar op 1 januari 2004 ("nieuwe typen") en niet in 2006, maar op 1 januari 2007 (alle typen) .

Voor voertuigen van categorie M1 met een massa van meer dan 2 500 kg en voor voertuigen van categorie N1,

klassen II en III moet de richtlijn eveneens op een later tijdstip van kracht worden: niet in 2006, maar op 1 januari 2007 ("nieuwe typen") en niet in 2007, maar op 1 januari 2008 (alle typen) .

Brussel, 24 mei 2000.

De voorzitter van het Economisch en Sociaal Comité  
B. RANGONI MACHIAVELLI

---

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

Copyright © [VITO](http://www.vito.be) 23/08/2000

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