

bron :

# Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen

PB C351 van 19/11/97

---

## AANPASSINGEN : VERVOLG

---

### I. INLEIDING

1. De Commissie heeft op 29 augustus 1996 een op artikel 100 A van het EG-Verdrag gebaseerd voorstel ingediend met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van de Richtlijnen 70/156/EEG en 70/220/EEG.
2. Het Europees Parlement heeft op 10 april 1997 advies uitgebracht, en daarbij 88 amendementen op het Commissievoorstel voorgesteld. De Commissie heeft in het licht van dat advies op 6 juni 1997 een gewijzigd voorstel ingediend waarin 22 amendementen van het Parlement worden overgenomen, waarvan 16 in hun geheel en zes gedeeltelijk.
3. Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 27 april 1997 advies uitgebracht.
4. De Raad heeft op 7 oktober 1997 een gemeenschappelijk standpunt aangenomen over het Commissievoorstel, zulks overeenkomstig artikel 189 B van het Verdrag.

### II. DOEL

5. Het richtlijnvoorstel vormt samen met het voorstel betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG (interinstitutioneel dossier 96/0163 (COD)) het eerste wetgevende resultaat van het "auto/olie-programma". Er wordt mee beoogd om de emissies van personenwagens in twee fasen, namelijk in 2000 en in 2005, nogmaals aanzienlijk te verlagen. Gelet op de noodzaak om deze nieuwe maatregelen zo spoedig mogelijk in te voeren, heeft de Raad zich nog niet uitgesproken over het door de Commissie ingediende gewijzigde voorstel, dat ertoe strekt maatregelen met betrekking tot lichte bedrijfsvoertuigen in dit voorstel te verwerken. De Raad

behoudt zich voor om in een latere fase een gemeenschappelijk standpunt ten aanzien van het nieuwe voorstel vast te stellen.

Het Commissievoorstel stoelt op een evolutieve aanpak, waarbij vanaf het jaar 2000 een eerste reeks maatregelen en emissiegrenswaarden verplicht moet worden toegepast en vanaf 2005 een reeks meer stringente grenswaarden, die thans nog een indicatief karakter hebben, moet worden toegepast.

Die grenswaarden zullen worden bevestigd of aangepast in het licht van een nieuwe studie die de Commissie tijdens de komende maanden wil verrichten.

Het voorstel omvat tevens verbeteringen van de methoden voor de bepaling van de uitlaatemissies en de verdampingsemissies, alsmede nieuwe normen die tot doel hebben om de duurzaamheid van de emissiebeperkende systemen te verzekeren, met name door de invoering van

- diagnostische boordsystemen (OBD-systemen), die storingen in de emissiebeperkingssystemen kunnen opsporen en melden aan de bestuurder, enerzijds, en die dergelijke storingen registreren om de technische controleinstanties in staat te stellen na te gaan of het emissiebeperkingssysteem naar behoren werkt en welke herstellingen eventueel dienen te worden uitgevoerd, anderzijds;
- bepalingen betreffende de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen. Die bepalingen moeten ervoor zorgen dat het voertuig voldoet aan de in de richtlijn vervatte eisen inzake emissiebeperking gedurende de eerste 80 000 km of de eerste vijf jaar.

### III. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

#### 6. INLEIDENDE OPMERKINGEN

De titel van de richtlijn is gewijzigd, omdat de richtlijn alleen nog maar slaat op een wijziging van Richtlijn 70/220/EEG. Het Commissievoorstel had ook tot doel om de kaderrichtlijn (70/156/EEG) te wijzigen door er horizontale bepalingen inzake de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen in op te nemen. De Raad was van mening dat het in het kader van een richtlijn die hoofdzakelijk tot doel heeft om de vervuilende emissies van motorvoertuigen te beperken, niet wenselijk is algemene bepalingen inzake de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen op te nemen. Dat zou volgens de Raad een grondige studie vergen van de implicaties van dergelijke bepalingen voor alle andere voertuigelementen waarmee rekening moet worden gehouden met het oog op de EG-typegoedkeuring. De Raad geeft er in dit stadium de voorkeur aan om

uitsluitend in het kader van Richtlijn 70/220/EEG specifieke bepalingen inzake de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen op te nemen. De Raad heeft derhalve artikel 1 van het Commissievoorstel geschrapt en in bijlage I van richtlijn 70/220/EEG de punten 7.1 en 7.1.7 en de aanhangsels 3 en 4 opgenomen betreffende de regels die moeten worden gevolgd op het gebied van de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen.

## 7. HET DISPOSITIEF

### **a) Artikel 3 (artikel 5 van het Commissievoorstel)**

Artikel 3 sluit in heel ruime mate aan bij de aanpak die is vervat in het Commissievoorstel. De Raad achtte het evenwel passender om de voorgestelde uiterste datum voor de indiening door de Commissie van nieuwe voorstellen ter verscherping van de emissienormen (31 december 1998) te vervangen door 30 juni 1999.

De Raad heeft enerzijds de criteria waarmee rekening moet worden gehouden in het kader van de methode die bij de opstelling van het nieuwe voorstel moet worden gevolgd, uitgebreid door te preciseren dat de Commissie alleen mag uitgaan van maatregelen waarvan redelijkerwijs in of rond 2010 resultaat kan worden verwacht.

De Raad heeft enerzijds in de lijst met criteria de verwijzing geschrapt naar de invoering van een nieuwe testmethode bij lage temperatuur, omdat een dergelijke test in deze richtlijn reeds is opgenomen in bijlage I, punt S.3.5, en in bijlage VII.

### **b) Artikel 4 (nieuw)**

Artikel 4 is toegevoegd om de noodzaak te memoreren om in een passend rechtsinstrument procedures vast te stellen om ervoor te zorgen dat de invoering van het OBD-systeem (diagnostisch boordsysteem - bijlage XI van de richtlijn) er niet toe leidt dat de markt voor onderdelen van emissiebeperkingsystemen wordt beperkt. Deze aangelegenheid kan volgens de Raad niet in het kader van deze richtlijn worden behandeld, bij gebreke van de nodige gegevens.

### **c) Artikel 5 (artikel 4 van het Commissievoorstel)**

Artikel 5 heeft betrekking op de voorwaarden waaronder de lidstaten fiscale stimuleringsmaatregelen mogen treffen. De tekst ervan volgt in zeer ruime mate de door de Commissie voorgestelde tekst, met dien verstande evenwel dat aan de Commissietekst is toegevoegd dat de fiscale stimuli die met de grenswaarden voor

2005 verband houden, pas vanaf het jaar 2000 kunnen worden toegepast, zulks onder andere om te vermijden dat er administratieve problemen rijzen bij het gelijktijdige beheer van twee reeksen fiscale stimuli.

## 8. DE BIJLAGEN

### a) Bijlage I

In bijlage I zijn verscheidene wijzigingen aangebracht die tot doel hebben om meer duidelijkheid in de tekst te scheppen of de structuur van de richtlijn te verbeteren door de administratieve bepalingen betreffende de EG-typegoedkeuring op een samenhangende wijze te groeperen, volgens de logica van Richtlijn 70/220/EEG in haar huidige versie.

Zo heeft de Raad omwille van de duidelijkheid drie nieuwe definities opgenomen (punten 2.14, 2.15 en 2.16), waarvan de laatste overeenstemt met amendement nr. 42 van het Europees Parlement.

Punt 3 is uitgebreid door er de bepalingen in op te nemen betreffende de aanvraag van de EG-typegoedkeuring voor een OBD-systeem (in het Commissievoorstel staan die bepalingen in de nieuwe bijlage XI), zodat alle administratieve bepalingen inzake de aanvraag van de EG-typegoedkeuring nu in één hoofdstuk zijn gegroepeerd.

Punt 5 heeft eveneens betrekking op het OBD-systeem en is overgenomen uit bijlage XI (punt 8) van het Commissievoorstel. In dat punt staat dat fabrikanten de EG-typegoedkeuring kunnen verkrijgen op basis van andere dan de in de richtlijn vervatte voorschriften, op voorwaarde dat hun jaarlijkse productie minder dan 10 000 auto's bedraagt. De andere fabrikanten moeten dus de in de richtlijn vervatte normen toepassen om de EG-typegoedkeuring te kunnen verkrijgen. De Raad heeft aldus het model gevolgd van andere richtlijnen op dit gebied, met als meest recente Richtlijn 91/441/EEG.

Punt 5.1.4 is overgeheveld vanuit bijlage XI (punt 5.9) van het Commissievoorstel (logischer presentatie van de tekst, aangezien punt 5.1 alle algemene voorschriften behelst met betrekking tot de emissies van vervuilende stoffen).

De noot bij de tabel in punt 5.3.1.4 is geschrapt. Zij is namelijk overbodig omdat zij al is gedekt door de tekst van de artikelen 3 en 5 van de richtlijn.

Punt 5.3.5 is nieuw. Het heeft betrekking op de in de laatste alinea van punt 7, onder a), vermelde test bij lage temperatuur en stemt grotendeels overeen met

amendement nr. 48 van het Europees Parlement.

Punt 6.4 is overgenomen uit bijlage XI (punt 6.1) van het Commissievoorstel en groepeerd in één enkel hoofdstuk alle administratieve bepalingen betreffende de uitbreiding van de EG-typegoedkeuring.

De punten 7.1 en 7.1.7 en de aanhangsels -3 en 4 zijn nieuw en omvatten alle bepalingen betreffende de conformiteit van in gebruik zijnde voertuigen (zie ook de inleidende opmerking in punt 6 hierboven).

De punten 7.1.4.1 tot en met 7.1.4.4 zijn overgenomen uit bijlage XI (punt 7) van het Commissievoorstel en groeperen in één enkel hoofdstuk alle administratieve bepalingen betreffende de conformiteit van de productie.

Het nieuwe punt 8 stemt overeen met punt 9 van het Commissievoorstel, met dien verstande dat twee punten zijn toegevoegd, namelijk punt 8.2, waarin staat dat voertuigen die zijn uitgerust met een motor met compressieontsteking vanaf 1 januari 2005 moeten worden uitgerust met een OBD-systeem, en punt 8.3, waarin staat dat voertuigen die niet onder punt 8.1. of 8.2 vallen, kunnen worden uitgerust met een OBD-systeem. Indien een dergelijk systeem wordt gemonteerd, dient het evenwel in overeenstemming te zijn met het bepaalde in bijlage XI van de richtlijn.

## **b) Bijlage II**

Deze bijlage betreffende het informatiedocument dat de fabrikant moet indienen ter ondersteuning van zijn aanvraag van de EG-typegoedkeuring, is uitgebreid met een aantal gegevens, met name naar aanleiding van de invoering van het OBD-systeem. De Raad heeft deze bepalingen overgenomen uit aanhangsel 5 van bijlage XI van het Commissievoorstel, teneinde alle door de fabrikant te verstrekken inlichtingen in één enkel document te groeperen.

## **c) Bijlage VII**

Deze nieuwe bijlage omvat de bepalingen betreffende de procedure voor de test bij lage temperatuur. Zij stemt grotendeels overeen met amendement nr. 59 van het Europees Parlement (zie ook punt 7, onder a), laatste alinea, hierboven).

## **d) Bijlage VIII**

De wijziging van bijlage VIII (vroegere bijlage VII) was nodig als gevolg van de schrapping van punt 8 van bijlage I.

### **e) Bijlage IX** (vroegere bijlage VIII)

De specificaties van de referentiebrandstoffen zijn aangepast voor wat betreft de koolwaterstoffen (alkenen, aromaten, benzeen) in ongelode benzine om rekening te houden met het bepaalde in gemeenschappelijk standpunt nr. 39/97 van de Raad met het oog op de aanneming van de richtlijn betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG. De Raad heeft bovendien de beproevingsmethoden bijgewerkt en een kolom toegevoegd met de datum van publicatie van de voornoemde testmethoden.

### **f) Bijlage X** (vroegere bijlage IX)

Deze bijlage betreffende het EG-typegoedkeuringsformulier is eveneens aangevuld om rekening te houden met de invoering van het OBD-systeem en de proef bij lage temperatuur. De Raad heeft deze bepalingen overgeheveld van aanhangsel 7 bij bijlage XI van het Commissievoorstel.

### **g) Bijlage XI**

Bijlage XI betreffende het OBD-systeem kon aanzienlijk worden vereenvoudigd door

- overheveling van verscheidene bepalingen naar andere bijlagen (zie a), e en f) hierboven),
- de schrapping van de aanhangsels 2, 3 en 4, die zijn vervangen door referenties, in punt 6.5.3.3, respectievelijk 6.5.3.2 en 6.5.3.4 van aanhangsel I, naar de relevante ISO-normen.

Punt 6.5.3.6 van aanhangsel I is nieuw. Het heeft tot doel om ervoor te zorgen dat de markt openblijft, door de fabrikant ertoe te verplichten om reparateurs die geen deel uitmaken van zijn distributiesysteem toegang te verschaffen tot bepaalde technische gegevens die noodzakelijk zijn voor de herstelling of het onderhoud van de voertuigen, omdat die reparateurs anders de mogelijkheid zou worden ontzegd op te treden met het oog op het wegtakelen of herstellen van het voertuig.

---

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

Copyright © [VITO](http://www.vito.be) 03/02/1998

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