

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 30/2001

door de Raad vastgesteld op 13 juli 2001

met het oog op de aanneming van Richtlijn 2001/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... betreffende de verlaging van het niveau van verontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen op twee of drie wielen en tot wijziging van Richtlijn 97/24/EG

(Voor de EER relevante tekst)

(2001/C 301/05)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 95,

Gezien het voorstel van de Commissie⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁽²⁾,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig het vijfde actieprogramma, dat de Raad bij de resolutie van de Raad en de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten, in het kader van de Raad bijeen, van 1 februari 1993⁽⁴⁾ in grote lijnen heeft goedgekeurd, moeten extra inspanningen worden geleverd met het oog op een aanzienlijke verlaging van het huidige niveau van verontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen.
- (2) Richtlijn 97/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1997 betreffende bepaalde onderdelen of eigenschappen van motorvoertuigen op twee of drie wielen⁽⁵⁾ is een van de bijzondere richtlijnen op grond van de typegoedkeuringsprocedure van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- en driewielige motorvoertuigen⁽⁶⁾.
- (3) Krachtens artikel 5 van Richtlijn 97/24/EG is de Commissie gehouden binnen 24 maanden na de datum van

aanneming van genoemde richtlijn bij het Europees Parlement en de Raad op basis van het onderzoek naar en de beoordeling van de kosten en baten van de toepassing van aangescherpte grenswaarden een voorstel in te dienen waarbij een volgende fase wordt vastgelegd waarin maatregelen worden vastgesteld voor de aanscherping van de grenswaarden voor door de betrokken voertuigen veroorzaakte verontreinigende stoffen. Dergelijke maatregelen blijven beperkt tot motorfietsen, omdat bij Richtlijn 97/24/EG voor bromfietsen reeds een volgende fase met strengere grenswaarden, die op 17 juni 2002 ingaan, is vastgesteld.

- (4) Op basis van de beoordeling van de technische toepasbaarheid en kostendoelmatigheid is één enkele reeks grenswaarden voor de proef van type I vastgesteld die vanaf 2003 voor alle motorfietsen moet gelden en waarmee een verlaging van 60 % voor koolwaterstoffen en voor koolmonoxide bij viertaktmotoren en 70 % voor koolwaterstoffen en 30 % voor koolmonoxide bij tweetaktmotoren zal worden bereikt. Voor motorfietsen met viertaktmotor wordt een verdere verlaging van de stikstofoxidenuitstoot bij de beoogde technologieën als niet haalbaar beschouwd. Voor motorfietsen met tweetaktmotor is bij toepassing van geavanceerde directe-inspuitingstechnologie voor tweetaktmotoren, waarmee de grootste verlaging van de koolmonoxide- en koolwaterstoffenuitstoot kan worden bereikt, een geringe verhoging van de grenswaarde voor stikstoffen ten opzichte van de huidige grens onvermijdelijk, waardoor deze even hoog komt te liggen als voor motorfietsen met viertaktmotor. Op grond van de uitstootberekening, waaruit blijkt dat motorfietsen slechts een marginale bijdrage tot de totale uitstoot van stikstofoxiden door het wegverkeer leveren, wordt dit aanvaardbaar geacht.
- (5) In het licht van de bijzondere kenmerken en het gebruik van bepaalde categorieën voertuigen die bekendstaan als enduro- en trial-motorfietsen en gelet op de zeer lage bijdrage ervan aan de totale uitstoot, als gevolg van het geringe aantal exemplaren dat hiervan jaarlijks in Europa verkocht wordt, dient ten aanzien van de inwerkingtreding van de nieuwe grenswaarden in 2003 een tijdelijke ontheffing te worden verleend teneinde de producenten in staat te stellen de passende technologie te ontwikkelen.

⁽¹⁾ PB C 337 E van 28.11.2000, blz. 140.

⁽²⁾ Advies uitgebracht op 25 januari 2001 (PB C 123 van 25.4.2001, blz. 22).

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 14 februari 2001 (PB C 276 van 1.10.2001, blz. ...), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 13 juli 2001 en besluit van het Europees Parlement van ... (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB C 138 van 17.5.1993, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 226 van 18.8.1997, blz. 1.

⁽⁶⁾ PB L 225 van 10.8.1992, blz. 72. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/7/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 106 van 3.5.2000, blz. 1).

- (6) Controle en onderhoud worden van wezenlijk belang geacht om te voorkomen dat de uitstoot van nieuwe voertuigen na verloop van tijd aanvaardbare niveaus overschrijdt. In dit opzicht en naar analogie van de voorschriften voor personenauto's dienen de eisen ten aanzien van de proef van type II, in het bijzonder de grenswaarde van 4,5 % volume voor het koolmonoxidegehalte, te worden vervangen door de verplichting de nodige gegevens te meten en te registreren met het oog op de technische controle.
- (7) Motorfietsen op drie of vier wielen zijn voorzien van een motor met hetzij elektrische ontsteking, hetzij compressieontsteking. Evenals bij personenauto's is voor elk van deze categorieën een aparte reeks grenswaarden vereist.
- (8) De eigenschappen van referentiebrandstoffen die bij de uitstootproeven worden gebruikt moeten worden afgestemd op die voor personenauto's, zodat zij de ontwikkeling van de specificaties van in de handel verkrijgbare brandstoffen weerspiegelen als gevolg van de wetgeving inzake benzine en dieselolie.
- (9) De lidstaten dient te worden toegestaan het in de handel brengen van voertuigen die aan de in Gemeenschapsverband vastgestelde eisen voldoen, te bespoedigen en de invoering van geavanceerdere schone technologieën te bevorderen door middel van fiscale stimuleringsmaatregelen. Dergelijke initiatieven moeten in overeenstemming zijn met de bepalingen van het Verdrag en aan bepaalde voorwaarden zijn gebonden die concurrentievervalsing op de interne markt moeten voorkomen. Deze richtlijn laat het recht van de lidstaten onverlet om de uitstoot van verontreinigende en andere stoffen als uitgangspunt te nemen bij het berekenen van tolheffingen voor motorvoertuigen op twee of drie wielen.
- (10) Voor de typegoedkeuring dient een nieuwe proefcyclus te worden ingevoerd waardoor de representativiteit van de uitstootprestaties wordt verhoogd onder omstandigheden die beter met het gebruik van de voertuigen in het verkeer overeenstemmen en waarbij met de uiteenlopende gebruikspatronen voor lichte en zware motorfietsen rekening wordt gehouden. Er worden aanvullende ontwikkelingswerkzaamheden uitgevoerd om de invoering van een nieuwe, wetenschappelijk verantwoorde proefcyclus mogelijk te maken.
- (11) Er dient een volgende fase van uitstootgrenswaarden te worden vastgesteld waarmee een aanzienlijke verdere verlaging ten opzichte van de grenswaarden voor 2003 kan worden bereikt. Dergelijke grenswaarden kunnen pas tot in bijzonderheden worden uitgewerkt zodra de huidige proefcyclus is herzien en nadere studie van de technische uitvoerbaarheid en de mogelijkheid tot uitstootbeperking van deze technologie is gemaakt.

- (12) De doelstelling van deze richtlijn, namelijk de verlaging van het huidige niveau van verontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen op twee of drie wielen, kan niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt en kan derhalve, gezien de omvang en de gevolgen van de te nemen maatregelen, beter op communautair niveau worden bereikt. De Gemeenschap kan maatregelen nemen overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag. Ingevolge het evenredigheidsbeginsel van genoemd artikel 5 gaat deze richtlijn niet verder dan hetgeen noodzakelijk is om de genoemde doelstelling te bereiken.
- (13) Richtlijn 97/24/EG moet dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel van deze richtlijn is de verlaging van het niveau van verontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen op twee of drie wielen door de grenswaarden voor deze uitstoot aan te scherpen.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 januari 2002 is het de lidstaten niet meer toegestaan om:

- a) de EG-typegoedkeuring als bedoeld in artikel 4, lid 1, van Richtlijn 92/61/EEG te weigeren, of
- b) de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van voertuigen te verbieden,

om redenen die verband houden met tegen luchtverontreiniging te nemen maatregelen, indien de tegen luchtverontreiniging te nemen maatregelen in overeenstemming zijn met Richtlijn 97/24/EG.

2. Met ingang van 1 januari 2003 weigeren de lidstaten de in artikel 4, lid 1, van Richtlijn 92/61/EEG bedoelde EG-typegoedkeuring voor een voertuigtype te verlenen om redenen die verband houden met tegen luchtverontreiniging te nemen maatregelen, indien het type niet aan Richtlijn 97/24/EG voldoet.

Voor de proef van type I zijn de grenswaarden van rij A van de tabel in hoofdstuk 5, bijlage II, punt 2.2.1.1.5, van Richtlijn 97/24/EG van toepassing.

3. Met ingang van 1 juli 2004:

- a) merken de lidstaten de certificaten van overeenstemming waarvan nieuwe voertuigen overeenkomstig Richtlijn 92/61/EEG vergezeld gaan, niet langer aan als geldig, en

- b) verbieden de lidstaten de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen die niet vergezeld gaan van een certificaat van overeenstemming overeenkomstig Richtlijn 92/61/EEG,

om redenen die verband houden met tegen luchtverontreiniging te nemen maatregelen, indien de voertuigen niet voldoen aan Richtlijn 97/24/EG.

Voor de proef van type I zijn de grenswaarden van rij A van de tabel in hoofdstuk 5, bijlage II, punt 2.2.1.1.5, van Richtlijn 97/24/EG van toepassing.

4. Voor tweewielige trial- en enduro-motorfietsen overeenkomstig Richtlijn 92/61/EEG wordt de datum van lid 2 vastgesteld op 1 januari 2004, en de datum van lid 3 op 1 juli 2005.

Onder trial-motorfietsen wordt verstaan, voertuigen met de volgende kenmerken:

- maximale zithoogte: 700 mm;
- minimale vrije hoogte: 280 mm;
- maximale brandstoftankinhoud: 4 l;
- minimale totale overbrengingsverhouding in de hoogste versnelling (primaire verhouding \times overbrengingsverhouding \times eindaandrijvingsverhouding): 7,5.

Onder enduro-motorfietsen wordt verstaan, voertuigen met de volgende kenmerken:

- minimale zithoogte: 900 mm;
- minimale vrije hoogte: 310 mm;
- minimale totale overbrengingsverhouding in de hoogste versnelling (primaire verhouding \times overbrengingsverhouding \times eindaandrijvingsverhouding): 6,0.

Artikel 3

1. De lidstaten mogen fiscale stimuleringsmaatregelen alleen toepassen voor motorvoertuigen die voldoen aan Richtlijn 97/24/EG. De maatregelen dienen met de hierna onder a) of onder b) gestelde voorwaarden in overeenstemming te zijn:

- de stimuleringsmaatregelen gelden voor alle nieuwe voertuigen die in een lidstaat in de handel worden gebracht en vervroegd voldoen aan de verplichte grenswaarden van rij A van de tabel in hoofdstuk 5, bijlage II, punt 2.2.1.1.5, van Richtlijn 97/24/EG; zij vervallen zodra de in artikel 2, lid 3, bedoelde uitstootgrenswaarden voor nieuwe voertuigen van kracht worden;
- de stimuleringsmaatregelen gelden voor alle nieuwe voertuigen die in een lidstaat in de handel worden gebracht en voldoen aan de facultatieve grenswaarden van rij B van de tabel in hoofdstuk 5, bijlage II, punt 2.2.1.1.5, van Richtlijn 97/24/EG.

2. De waarde van de in lid 1 bedoelde fiscale stimuleringsmaatregelen is voor elk voertuigtype lager dan de extra kosten van de technische ingrepen, om te voldoen aan de facultatieve grenswaarden van rij A of rij B van de tabel in hoofdstuk 5, bijlage II, punt 2.2.1.1.5, van Richtlijn 97/24/EG.

3. De Commissie wordt tijdig van plannen tot invoering of wijziging van de in lid 1 bedoelde fiscale stimuleringsmaatregelen in kennis gesteld, zodat zij opmerkingen kan maken.

Artikel 4

1. De Commissie zal een verdere aanscherping van de uitstootnormen voor onder deze richtlijn vallende voertuigen overwegen en zal daarbij rekening houden met:

- de technische ontwikkelingen op het gebied van de uitstootbeperkingstechnologie en de technische en economische toepasbaarheid daarvan op motorfietsen;
- de vooruitgang bij de ontwikkeling van een meer representatieve proefcyclus voor motorfietsen die de beperkingen van de huidige proefcyclus, zoals ten aanzien van koude start en dynamisch rijgedrag, ondervangt;
- de mogelijkheid van wereldwijde harmonisatie van de proefcyclus;
- de correlatie tussen de grenswaarden voor de huidige en voor de nieuwe proefcyclus;
- de lopende werkzaamheden met betrekking tot deeltjesemissies en de resultaten inzake deeltjesemissies van motoren met compressieontsteking of elektrische ontsteking;
- de verdere werkzaamheden met betrekking tot duurzaamheid en conformiteit van in gebruik zijnde voertuigen;
- de verdere werkzaamheden met betrekking tot koud starten, boorddiagnosesystemen (OBD) en verdampingsemissies;
- de lopende werkzaamheden met betrekking tot vervangingskatalysatoren;
- de economische gevolgen voor kleine fabrikanten.

De Commissie zal voorts een methodologie uitwerken voor het meten van specifieke CO₂-emissies van motorvoertuigen op twee of drie wielen.

2. De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2002 bij het Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang een voorstel in voor een testmethode om deeltjesemissies van motoren met compressieontsteking en van tweetaktmotoren met elektrische ontsteking te meten, die vanaf 1 januari 2004 wordt gebruikt voor nieuwe typegoedkeuringen.

3. De Commissie dient niet later dan op 31 december 2002 een voorstel bij het Europees Parlement en de Raad in, waarin zijn opgenomen:

- a) een nieuwe speciale proefcyclus die wordt gebruikt voor de meting van de uitstoot bij de proef van type I, alsmede verplichte grenswaarden voor motorfietsen, met inbegrip van deeltjesemissies van motoren met compressieontsteking en van tweetaktmotoren met elektrische ontsteking, die gelden vanaf 2006;
- b) de verplichting om specifieke CO₂-emissies te meten ten behoeve van de typegoedkeuring;
- c) bepalingen betreffende duurzaamheidseisen;
- d) een nieuwe reeks grenswaarden (fase III) voor bromfietsen, met inbegrip van deeltjesemissies van tweetaktmotoren met elektrische ontsteking, die gelden van 2006. De bepalingen betreffende duurzaamheidseisen en de verplichting om specifieke CO₂-emissies te meten ten behoeve van de typegoedkeuring, gelden ook voor motorfietsen.

4. De Commissie dient bij het Europees Parlement en de Raad voorstellen in waarin onder meer zijn opgenomen, bepalingen over overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen en, indien van toepassing, controle en onderhoud, OBD en beperking van de verdampingsemissie.

Artikel 5

Hoofdstuk 5 van Richtlijn 97/24/EG wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige richtlijn.

Artikel 6

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk ...(*) aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

Artikel 7

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

Artikel 8

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

(*) Twaalf maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

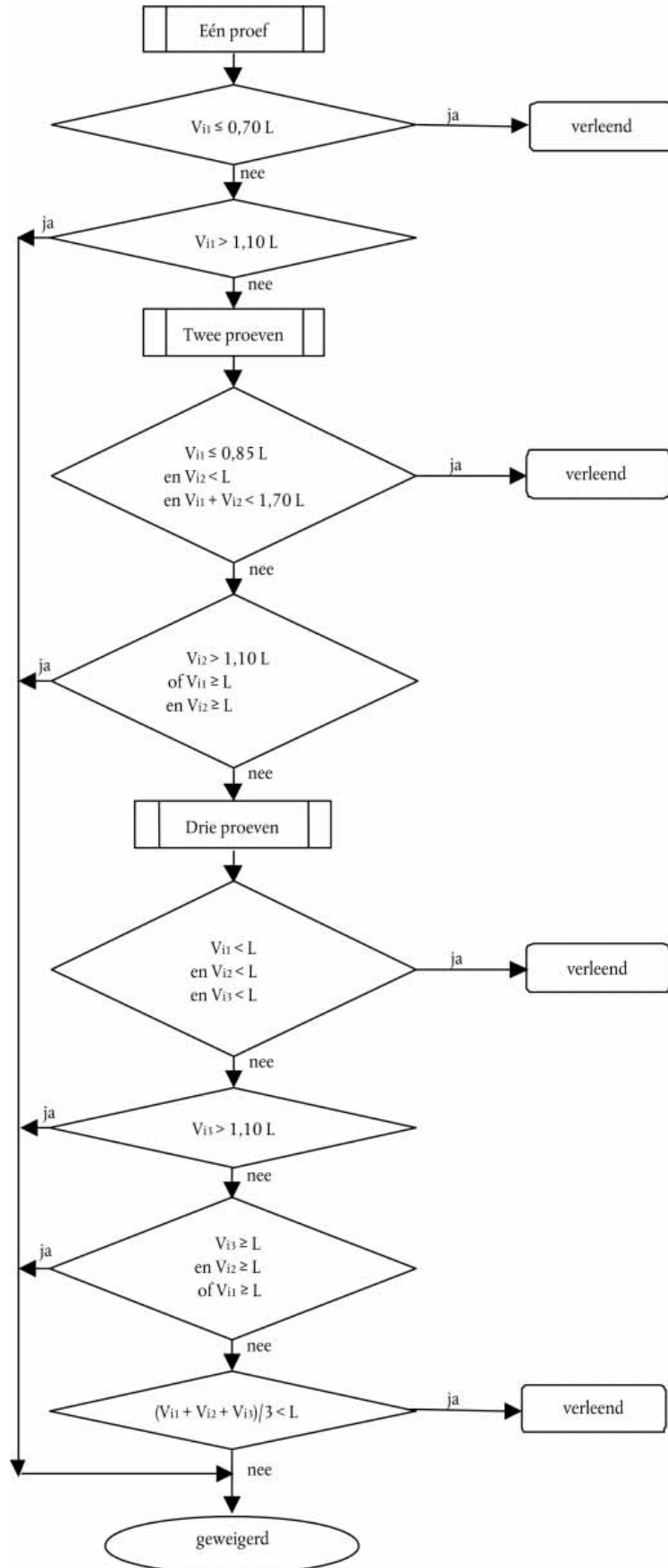
BIJLAGE

WIJZIGINGEN VAN HOOFDSTUK 5 VAN RICHTLIJN 97/24/EG

1. Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:
 - a) punt 1.4 komt als volgt te luiden:
 - „1.4. „verontreinigende gassen”, uitstoot van de uitlaatgassen koolmonoxide, stikstofoxiden, uitgedrukt in stikstofdioxide (NO₂)-equivalent, en koolwaterstoffen, uitgaande van een verhouding van:
 - C₁H_{1,85} voor benzine;
 - C₁H_{1,86} voor diesel;”;
 - b) de volgende nieuwe tekst wordt toegevoegd:
 - „1.5. „manipulatievoorziening”, een voorziening die werkingsvariabelen (bv. de snelheid van het voertuig, het toerental, de ingeschakelde versnelling, de temperatuur, de inlaatdruk of een andere parameter) meet, met een sensor bepaalt, of erop reageert om de werking van een onderdeel of functie van het emissiebeheersingssysteem te activeren, te moduleren, te vertragen of uit te schakelen op zodanige wijze dat de doelmatigheid van het emissiebeheersingssysteem verminderd wordt onder omstandigheden die bij een normaal voertuiggebruik optreden, tenzij het gebruik van een dergelijke voorziening daadwerkelijk behoort tot de toegepaste testprocedure voor emissiecertificering;
 - 1.6. „abnormale emissiebeperkingsstrategie”, een strategie of maatregel die, wanneer het voertuig onder normale gebruiksvoorwaarden wordt bestuurd, de doelmatigheid van het emissiebeheersingssysteem vermindert tot een niveau dat lager ligt dan het volgens de toepasselijke emissieproef te verwachten niveau.”;
 - c) punt 2.2.1.1 wordt vervangen door:
 - „2.2.1.1. Proef van type I (bepaling van de gemiddelde uitstoot van uitlaatgassen in een bebouwd gebied met druk verkeer).
 - 2.2.1.1.1. De proef wordt uitgevoerd volgens de in aanhangsel 1 beschreven methode. De verontreinigende gassen worden volgens de voorgeschreven methoden opgevangen en geanalyseerd.
 - 2.2.1.1.2. In figuur I.2.2 zijn de trajecten voor de proef van type I schematisch weergegeven.
 - 2.2.1.1.3. Het voertuig wordt op een rollenbank geplaatst die van een belastings- en traagheidsimulator is voorzien.

Figuur I.2.2

Stroomdiagram voor de proef van type I



- 2.2.1.1.4. Gedurende de proef worden de uitlaatgassen verdund en wordt in een of meer zakjes een proportioneel monster genomen. De uitlaatgassen van het beproefde voertuig worden verdund, bemonsterd en geanalyseerd volgens de hieronder beschreven procedure en het totale volume van het verdunde uitlaatgas wordt gemeten.
- 2.2.1.1.5. Met inachtneming van het bepaalde in punt 2.2.1.1.6 moet de proef driemaal worden herhaald. De resulterende massa van de bij elke proef gemeten gasvormige uitstoot dient lager te zijn dan de in de hiernavolgende tabel gegeven grenswaarde (rij A).

	Categorie	Massa koolmonoxide (CO)	Massa koolwaterstoffen (HC)	Massa stikstofoxiden (NO _x)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)

Grenswaarden voor motorfietsen (op twee wielen) ten behoeve van de typegoedkeuring en de overeenstemming van de productie

A (2003)	I (< 150 cc)	5,5	1,2	0,3
	II (≥ 150 cc)	5,5	1,0	0,3
B ⁽¹⁾	I (< 150 cc) (stadscyclus, koud) ⁽²⁾	2,0	0,8	0,15
	II (≥ 150 cc) (testcyclus omschreven in 98/69/EG) ⁽³⁾	2,0	0,3	0,15

Grenswaarden voor drie- en vierwielers ten behoeve van de typegoedkeuring en de overeenstemming van de productie (elektrische ontsteking)

A (2003)	Alle	7,0	1,5	0,4
----------	------	-----	-----	-----

Grenswaarden voor drie- en vierwielers ten behoeve van de typegoedkeuring en de overeenstemming van de productie (compressieontsteking)

A (2003)	Alle	2,0	1,0	0,65
----------	------	-----	-----	------

⁽¹⁾ De waarden in rij B zijn facultatief en gelden ten behoeve van artikel 3 van Richtlijn 2001/.../EG.

⁽²⁾ Testcyclus: testcyclus als bedoeld in de onderhavige richtlijn, zonder opwarmen, starttemperatuur 20 °C - 30 °C (gelijk aan die van Richtlijn 98/69/EG).

⁽³⁾ Testprocedure type I zoals bepaald in Richtlijn 98/69/EG.

- 2.2.1.1.5.1. Onverminderd het bepaalde in punt 2.2.1.1.5 mag voor elke verontreinigende stof of combinatie van verontreinigende stoffen één van de drie resulterende waarden van de massa de voorgeschreven grenswaarde met ten hoogste 10 % overschrijden, mits het rekenkundig gemiddelde van de drie waarden onder de voorgeschreven grenswaarde ligt. Indien de voorgeschreven grenswaarde voor meer dan één verontreinigende stof wordt overschreden, is het niet van belang of dit in eenzelfde of in verschillende proeven gebeurt.

- 2.2.1.1.6. Het in punt 2.2.1.1.5 voorgeschreven aantal proeven wordt onder de hierna omschreven voorwaarden beperkt; hierbij is V₁ het resultaat van de eerste proef en V₂ het resultaat van de tweede proef voor elke verontreiniging.

2.2.1.1.6.1. Er hoeft slechts één proef te worden uitgevoerd indien het resultaat voor elke verontreiniging gelijk is aan of kleiner is dan 0,70 L (d.w.z. $V_1 \leq 0,70$ L).

2.2.1.1.6.2. Indien niet is voldaan aan de voorwaarde van punt 2.2.1.1.6.1, behoeven slechts twee proeven te worden uitgevoerd indien voor elke verontreiniging aan de volgende voorwaarden is voldaan: $V_1 \leq 0,85$ L en $V_1 + V_2 \leq 1,70$ L en $V_2 \leq L$.”;

d) in punt 2.2 worden tabel I en tabel II geschrapt;

e) punt 2.2.1.2 wordt vervangen door:

„2.2.1.2. Proef van type II (meting van de koolmonoxide-uitstoot bij stationair draaiende motor) en uitstootgegevens voor de technische controle.

2.2.1.2.1. Deze eis geldt voor alle voertuigen met een motor met elektrische ontsteking waarvoor overeenkomstig deze richtlijn de EG-typegoedkeuring wordt aangevraagd.

2.2.1.2.2. Bij beproeving overeenkomstig aanhangsel 2 (proef van type II) bij normaal stationair toerental:

— wordt het koolmonoxidegehalte (in vol. %) van de uitlaatgassen geregistreerd;

— wordt het motortoerental gedurende de proef geregistreerd, evenals de toleranties.

2.2.1.2.3. Bij beproeving bij een „hoog stationair toerental” (d.w.z. > 2000 min⁻¹):

— wordt het koolmonoxidegehalte (in vol. %) van de uitlaatgassen geregistreerd;

— wordt het motortoerental gedurende de proef geregistreerd, evenals de toleranties.

2.2.1.2.4. De temperatuur van de motorolie tijdens de proef moet worden gemeten en geregistreerd.

2.2.1.2.5. De geregistreerde gegevens worden ingevuld in de relevante onderdelen van het in bijlage VII bij Richtlijn 92/61/EEG bedoelde document.”;

f) de volgende nieuwe tekst wordt toegevoegd:

„2.3. Het is verboden een manipulatievoorziening en/of een abnormale emissiebeperkingsstrategie toe te passen.

2.3.1. Het is toegestaan een voertuig met een voorziening, functie, systeem of meting voor motorregeling uit te rusten, op voorwaarde dat:

— er alleen gebruik van wordt gemaakt om de motor te beschermen, koud te starten of de motor te laten warmlopen, of

— er alleen gebruik van wordt gemaakt voor operationele beveiliging of veiligheid en pechstrategieën.

2.3.2. Het gebruik van een voorziening, functie, systeem of meting voor motorregeling dat leidt tot het gebruik van een motorregelingsstrategie die verschillend of gewijzigd is ten opzichte van de strategie die normaliter tijdens de toepasselijke cycli van emissieproeven wordt toegepast, is toegestaan indien, onder naleving van het vereiste van punt 2.3.3, ten volle wordt aangetoond dat de maatregel de doelmatigheid van het emissiebeheersingssysteem niet vermindert. In alle andere gevallen worden soortgelijke voorzieningen geacht manipulatievoorzieningen te zijn.

2.3.3. De fabrikant verschaft een documentatiepakket dat inzicht verschaft in het basisconcept van het systeem en in de middelen waarmee het de uitstootvariabelen hetzij rechtstreeks hetzij onrechtstreeks beheerst.

- a) Het officiële documentatiepakket dat bij de indiening van de typegoedkeuringsaanvraag aan de technische dienst wordt verschaft, omvat een volledige omschrijving van het systeem. Deze documentatie mag kort zijn, op voorwaarde dat erin wordt aangetoond dat alle outputs zijn omschreven die zijn toegestaan op basis van een matrix die is verkregen uit een aantal controles op de individuele inputs.

De documentatie bevat ook een verantwoording voor het gebruik van voorzieningen, functies, systemen of metingen voor motorregeling en bevat aanvullend materiaal en testgegevens om het effect op uitlaatemissie van soortgelijke voorzieningen die op het voertuig zijn aangebracht te documenteren. Deze informatie wordt gevoegd bij de in bijlage V voorgeschreven documentatie.

- b) De documentatie bevat ook aanvullend materiaal waaruit blijkt welke parameters gewijzigd worden door voorzieningen, functies, systemen of metingen voor motorregeling en welke de grensvoorwaarden zijn waaronder soortgelijke maatregelen functioneren. Dit aanvullend materiaal omvat een beschrijving van de logica van het brandstofregelingsysteem, de tijdsafstellingen en de schakelpunten in alle werkingstoestanden. Die informatie wordt strikt vertrouwelijk behandeld en blijft in handen van de fabrikant, maar wordt toegankelijk gemaakt ten behoeve van de inspectie bij de typegoedkeuring.”;

- g) punt 3.1.1 wordt vervangen door:

„3.1.1. Een voertuig wordt uit de serie genomen en aan de in punt 2.2.1.1 beschreven proef onderworpen. De grenswaarden voor de controle op de overeenstemming van de productie staan vermeld in de tabel van punt 2.2.1.1.5.”;

- h) het oude punt 3.1.1 krijgt het nummer 3.1.2 en wordt als volgt gewijzigd:

— de woorden „tabellen I en II” worden vervangen door „de tabel in punt 2.2.1.1.5”,

— de woorden „de in punt 2.2.1.1.2 genoemde tabellen” worden vervangen door „de tabel in punt 2.2.1.1.5”;

- i) punt 3.1.3 van aanhangsel 1 komt als volgt te luiden:

„3.1.3. De lektheid van het inlaatsysteem kan worden gecontroleerd om na te gaan of de carburatie niet wordt beïnvloed door aanzuiging van valse lucht.”;

- j) in punt 5.3.1 van aanhangsel 1 komt de laatste volzin als volgt te luiden:

„Voordat de uitlaatgassen worden opgevangen dienen twee volledige voorbereidingscycli te worden doorlopen.”;

- k) punt 6.1.3 van aanhangsel 1 komt als volgt te luiden:
- „6.1.3. Voor het begin van de eerste voorbereidingscyclus wordt op de motorfiets of de driewieler een luchtstroom met een veranderlijke snelheid gericht. Daarna volgen twee volledige cycli gedurende welke geen uitlaatgassen worden opgevangen. Het ventilatiesysteem moet een mechanisme omvatten dat door de snelheid van de rollenbank zodanig wordt geregeld dat in het gebied 10 km/h – 50 km/h de lineaire luchtsnelheid aan de uitgang met een tolerantie van 10 % gelijk is aan de relatieve snelheid van de rol. Bij een rolsnelheid van minder dan 10 km/h mag de windsnelheid nul zijn. De einddoorsnede van de inrichting waaruit de lucht stroomt moet de volgende kenmerken hebben:
- i) oppervlakte van ten minste 0,4 m²;
 - ii) hoogte van de onderrand boven de grond tussen 0,15 en 0,20 m;
 - iii) afstand van het voorste uiteinde van de motorfiets of de driewieler tussen 0,3 en 0,45 m.”;
- l) in punt 6.2.2 van aanhangsel 1 wordt de eerste volzin geschrapt;
- m) punt 7.2.1 van aanhangsel 1 komt als volgt te luiden:
- „7.2.1. Na twee voorbereidingscycli (begin van de eerste cyclus) worden de in de punten 7.2.2 tot en met 7.2.5 vermelde handelingen simultaan uitgevoerd.”;
- n) punt 7.4 van aanhangsel 1 wordt vervangen door:
- „7.4. Analyse
- 7.4.1. Zo spoedig mogelijk, doch in elk geval niet later dan 20 minuten na het einde van de proefcyclus, worden de uitlaatgassen in de zak geanalyseerd.
 - 7.4.2. Vóór de analyse van elk monster dient de aanwijzing van het analyseapparaat voor elke verontreiniging op nul te worden afgeregeld met een geschikt nulgas.
 - 7.4.3. Vervolgens worden de analyseapparaten met behulp van kalibreergassen met een nominale concentratie van 70 à 100 % van het bereik op de kalibratiecurves afgeregeld.
 - 7.4.4. De nulwaarde van het analyseapparaat wordt vervolgens opnieuw gekalibreerd. Als de afgelezen waarde meer dan 2 % van de volle-schaalwaarde afwijkt van de in punt 7.4.2 ingestelde waarde, wordt de procedure herhaald.
 - 7.4.5. Vervolgens worden de monsters geanalyseerd.
 - 7.4.6. Na de analyse worden de nulwaarde en de volle-schaalwaarde opnieuw gecontroleerd met behulp van dezelfde gassen. Indien bij deze controles de afgelezen waarden binnen 2 % van die van punt 7.4.3 liggen, wordt het resultaat van de analyse aanvaard.
 - 7.4.7. Tijdens alle onderdelen van deze procedure dienen de flow-rate en de druk van de diverse gassen dezelfde waarde te hebben als tijdens de kalibratie van de analyseapparaten.
 - 7.4.8. De waarde voor de concentratie van elke gemeten verontreiniging in het uitlaatgas wordt pas afgelezen nadat de aanwijzing van het analyseapparaat is gestabiliseerd.”;

o) punt 2.2 van aanhangsel 2 wordt vervangen door:

„2.2. De proef van type II als beschreven in punt 2.2.1.2. van bijlage II moet onmiddellijk na de proef van type I worden gemeten, bij normaal en bij hoog stationair toerental.”;

2. bijlage IV wordt vervangen door:

„BIJLAGE IV

SPECIFICATIES VAN DE REFERENTIEBRANDSTOF (BENZINE)

De gebruikte referentiebrandstof is gespecificeerd in bijlage IX, deel 1, van Richtlijn 70/220/EEG.

SPECIFICATIES VAN DE REFERENTIEBRANDSTOF (DIESEL)

De gebruikte referentiebrandstof is gespecificeerd in bijlage IX, deel 2, van Richtlijn 70/220/EEG.”

MOTIVERING VAN DE RAAD**I. INLEIDING**

1. Op 22 juni 2000 heeft de Commissie een op artikel 95 van het Verdrag gebaseerd voorstel⁽¹⁾ ingediend.
2. Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 25 januari 2001 advies⁽²⁾ uitgebracht.
3. Het Europees Parlement heeft op 14 februari 2001 in eerste lezing advies⁽³⁾ uitgebracht.
4. Op 13 juli 2001 heeft de Raad zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld overeenkomstig artikel 251 van het Verdrag.

II. DOELSTELLING

5. Met het voorstel wordt beoogd Richtlijn 97/24/EG te wijzigen door de invoering van strengere emissiegrenswaarden voor motorfietsen. Nieuwe typen motorfietsen die op de interne markt worden gebracht zullen moeten voldoen aan de vermelde emissiegrenswaarden.

III. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

6. Het voorstel is door de Raad onder twee voorzitterschappen besproken en is op een aantal punten gewijzigd, echter zonder dat dit geleid heeft tot een verandering van de algemene strekking. Een aantal van de amendementen van het Europees Parlement is door de Raad gedeeltelijk in het voorstel verwerkt, terwijl in de tekst ook rekening is gehouden met de beginselen die aan andere amendementen ten grondslag lagen.
7. De Raad heeft de amendementen nrs. 1 en 26 in een licht herziene vorm in de tekst opgenomen. De datum voor „alle typen” is vooruitgeschoven naar 1 juli 2004. Voor enduro- en trial-motorfietsen wordt een tijdelijke ontheffing verleend ten aanzien van de inwerkingtreding van de emissiegrenswaarden in 2003.
8. De Raad onderschrijft de in amendement nr. 18 geuite bezorgdheid van het Parlement inzake de behoeften van de kleine producenten en heeft er bij de Commissie op aangedrongen bij de ontwikkeling van toekomstig beleid aandacht te besteden aan de economische gevolgen voor kleine producenten.
9. De Raad heeft de voorgestelde grenswaarden voor emissies van koolwaterstof (HC) voor zware motorfietsen aangescherpt. Dit stemt overeen met de ontwikkeling waaraan het Parlement in amendement nr. 23 denkt.
10. De Raad deelt de bezorgdheid van het Parlement over deeltjesemissies (amendementen nrs. 2 en 23). De Raad heeft in dit stadium echter geen nauwkeurige bepalingen of grenswaarden vastgesteld, maar heeft de Commissie opgeroepen op dit gebied verdere studies te verrichten en een passende testmethode te ontwikkelen die vanaf 1 januari 2004 voor nieuwe typegoedkeuringen zal worden gebruikt.

⁽¹⁾ PB C 337 E van 28.11.2000, blz. 140.

⁽²⁾ PB C 123 van 25.4.2001, blz. 22.

⁽³⁾ PB C 276 van 1.10.2001, blz.

11. Ook deelt de Raad het standpunt van het Parlement dat boorddiagnosesystemen (OBD) en het testen van de conformiteit van in gebruik zijnde voertuigen een rol moeten spelen in het toekomstige emissieverlagingsbeleid (*amendementen nrs. 6, 13, 14, 15, 20, 22, 24 en 25*). De Raad is echter van oordeel dat het te vroeg is om voor dergelijke strategieën wetgeving uit te vaardigen en dat het de voorkeur verdient dat de Commissie op dit gebied verder werkt alvorens passende voorstellen in te dienen (zoals het Parlement ook schetst in *amendement nr. 21*).
12. De Raad is het met het Parlement eens dat er bepalingen nodig zijn ter bestrijding van „middelen tot uitschakeling of omzeiling” (*amendementen nrs. 7 en 16*). De door de Raad gevolgde benadering houdt in dat er een definitie van „manipulatievoorziening” wordt toegevoegd, dat er van de fabrikanten uitgebreide technische specificaties worden geëist en dat het gebruik van dergelijke voorzieningen wordt verboden.
13. Wat betreft de CO₂-uitstoot kan de Raad tot op zekere hoogte begrip opbrengen voor het standpunt van het Parlement in de *amendementen nrs. 8 en 17*. De Raad heeft de Commissie opgeroepen een methode te ontwikkelen voor het meten van specifieke CO₂-uitstoot van twee- en driewielige motorvoertuigen en een voorstel in te dienen waarin het meten van deze uitstoot bij de typegoedkeuring verplicht wordt gesteld.
14. De Raad heeft de Commissie opgeroepen voor een bepaalde datum een voorstel in te dienen voor een nieuwe proefcyclus voor het meten van uitstoot in de proef van type I, hoewel de datum waaraan de Raad de voorkeur geeft iets later ligt dan de door het Parlement in *amendement nr. 19* voorgestelde datum. Ook heeft de Raad een datum vastgelegd voor het indienen van de nieuwe voorstellen door de Commissie, zoals ook bedoeld in *amendement nr. 20*, hoewel ook hier de door de Raad gekozen datum iets later valt.
15. *Amendementen nrs. 3, 5, 10 en 11*

De Raad vindt het voorbarig om bindende grenswaarden voor 2006 vast te stellen, aangezien er nog wordt gewerkt aan het verbeteren van de technologie en het ontwikkelen van de testmethoden. De Raad stemt in met het idee van fiscale stimuleringsmaatregelen voor voertuigen die voldoen aan strengere, facultatieve grenswaarden, maar kon er niet mee instemmen dat dergelijke grenswaarden vanaf 2006 bindend zouden moeten worden.

16. *Amendementen nrs. 4, 7, 12 en 21*

De Raad kon de invoering van fiscale stimuleringsmaatregelen ter stimulering van de aanpassing van oudere voertuigen niet aanvaarden. De Raad heeft de Commissie echter verzocht de technische ontwikkelingen op het gebied van de uitstootbeperkingstechnologie, inclusief vervangingskatalysatoren, op de voet te blijven volgen.

Andere wijzigingen van het Commissievoorstel

17. De Raad heeft het Commissievoorstel op onderstaande punten gewijzigd of verduidelijkt:

- de facultatieve grenswaarden voor stikstofoxiden (NO_x) zijn vastgesteld op 0,15 g/km voor alle motorfietsen, in plaats van de door de Commissie voorgestelde waarden van 0,2 en 0,1 g/km voor respectievelijk lichte en zware motorfietsen. De Raad heeft ook gespecificeerd dat, in deze context, voor lichte motorfietsen de testcyclus van Richtlijn 97/24/EG, zonder opwarmen, moet worden gebruikt, en voor zware motorfietsen testprocedure type I zoals bepaald in Richtlijn 98/69/EG (zie bijlage, punt 2.2.1.1.5);

- de Raad heeft de Commissie verzocht om in een uiterlijk op 31 december 2002 in te dienen voorstel bepalingen op te nemen over duurzaamheidseisen evenals nieuwe bepalingen inzake bromfietsen, inclusief een nieuwe reeks grenswaarden voor deeltjesemissies.

IV. CONCLUSIE

18. De Raad vindt dat hij, door het grootste deel van het Commissievoorstel goed te keuren en tegelijkertijd een aantal van de amendementen van het Europees Parlement te aanvaarden, een bruikbare oplossing heeft bereikt die een hoog niveau van milieubescherming garandeert.