Dinsdag, 24 september 2002

P5_TC1-COD(2001)0255

Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing vastgesteld op 24 september 2002 met het oog op de aanneming van Richtlijn *2002/…/EG* van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van de Richtlijnen 70/156/EEG en 80/1268/EEG van de Raad wat betreft de meting van de emissie van kooldioxide en het brandstofverbruik van voertuigen van categorie N1

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) Richtlijn 80/1268/EEG van de Raad van 16 december 1980 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het brandstofverbruik van motorvoertuigen [4], is een van de bijzondere richtlijnen van de typegoedkeuringsprocedure 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 [5].

(2) In de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement inzake het beleid en de maatregelen van de EU om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen — Naar een Europees Programma inzake Klimaatverandering (EPK) [6], wordt een uitvoeringsstrategie voorgesteld om de emissie van broeikasgassen te beperken, waaronder maatregelen in de vervoersector. Ook in het groenboek „Op weg naar een Europese strategie voor een continue energievoorziening" [7] wordt een oproep gedaan om het brandstofverbruik van motorvoertuigen te verbeteren.

(3) In de strategie van de Gemeenschap ter beperking van de CO_2-uitstoot van personenauto's, beschreven in de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement — Een communautaire strategie ter beperking van de CO_2-uitstoot van personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement [8], is uitgegaan van de geharmoniseerde meetmethode, zoals vastgesteld in Richtlijn 80/1268/EEG. Om aanvullende maatregelen ter beperking van het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot in de sector van de lichte bedrijfsvoertuigen mogelijk te maken, moet de werkingssfeer van die richtlijn worden uitgebreid tot voertuigen van categorie N1.

(4) Zoals in Beschikking nr. 1753/2000/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 2000 tot instelling van een systeem ter bewaking van de gemiddelde specifieke uitstoot van CO_2 door nieuwe personenauto's [9] is vermeld, heeft de Commissie een studie uitgevoerd om de mogelijkheden en gevolgen van een geharmoniseerde procedure voor het meten van de specifieke CO_2-uitstoot van voertuigen van categorie N_1 na te gaan. In dit verband wordt het technisch aanvaardbaar en rendabel geacht de bestaande emissietest van Richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen [1] ook voor het meten van het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot van die categorie voertuigen toe te passen.

([1]) *PB C 51 E van 26.2.2002, blz. 317.*
([2]) *PB C 125 van 27.5.2002, blz. 6.*
([3]) *Standpunt van het Europees Parlement van 24 september 2002.*
([4]) PB L 375 van 31.12.1980, blz. 36. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 1999/100/EG van de Commissie (PB L 334 van 28.12.1999, blz. 36).
([5]) PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/40/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 203 van 10.8.2000, blz. 9).
([6]) COM(2000) 88 def.
([7]) COM(2000) 769 def.
([8]) COM(1995) 689 def.
([9]) PB L 202 van 10.8.2000, blz. 1.
([1]) PB L 76 van 6.4.1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/1/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 35 van 6.2.2001, blz. 34).

Publikatieblad van de Europese Unie. 14-11-2003
http://www.emis.vito.be

Dinsdag, 24 september 2002

(5) Vele fabrikanten met een kleine productie kopen bij toeleveranciers motoren in, waarvoor met betrekking tot de emissies al typegoedkeuring is verleend overeenkomstig 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]). Een groot aantal van deze fabrikanten beschikt niet over de nodige infrastructuur of vakkennis om de test met betrekking tot uitlaat- of CO_2-emissies uit te voeren. Daarom dienen fabrikanten met een kleine productie te worden vrijgesteld, aangezien de extra kosten die zij zouden moeten maken om aan deze richtlijn te voldoen, onevenredig hoog zouden zijn.

(6) Deze maatregelen hebben gevolgen voor de voorschriften in de bijlagen bij Richtlijn 70/156/EEG.

(7) Richtlijn 70/156/EEG en Richtlijn 80/1268/EEG dienen derhalve te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Rij 39 van Deel I van Bijlage IV bij Richtlijn 70/156/EEG komt als volgt te luiden:

Onderwerp	Richtlijn	Publicatieblad	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4
39. Brandstofverbruik	80/1268/EEG	L 375 van 31.12.1980, blz. 36	X			X						

Artikel 2

Bijlage I bij Richtlijn 80/1268/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1. Punt 1 komt als volgt te luiden:

„1. WERKINGSSFEER

Deze richtlijn is van toepassing op de meting van de CO_2-uitstoot en het brandstofverbruik van motorvoertuigen van categorie M1 en N1.

Zij is niet van toepassing op een voertuig van type N1 indien ***aan een van de volgende voorwaarden is voldaan:***

— *voor het motortype van dat voertuigtype is goedkeuring verleend overeenkomstig Richtlijn 88/77/EEG,* ***dan wel***

— *de fabrikant produceert per jaar wereldwijd in totaal minder dan 2 000 voertuigen van type N1.*"

2. Punt 2.3 komt als volgt te luiden:

„2.3. Voor de in punt 6 beschreven test moet een voor het goed te keuren voertuigtype representatief voertuig ter beschikking worden gesteld als de met de typegoedkeuringstests belaste technische dienst de tests zelf uitvoert. Voor voertuigen van categorie M1 en N1 waarvoor met betrekking tot hun emissies typegoedkeuring is verleend overeenkomstig Richtlijn 70/220/EEG, gaat de technische dienst tijdens de test na of het voertuig overeenstemt met de voor dat type geldende grenswaarden, zoals beschreven in Richtlijn 70/220/EEG."

([2]) PB L 36 van 9.2.1988, blz. 33. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/27/EG *van de Commissie* (PB L 107 van 18.4.2001, blz. 10).

Publikatieblad van de Europese Unie. 14-11-2003
http://www.emis.vito.be

3. *Aan punt 6.1 wordt de volgende alinea toegevoegd:*

„Bij voertuigen die de in de bedrijfscyclus voorgeschreven waarden inzake acceleratie en topsnelheid niet halen, moet het gaspedaal volledig worden ingedrukt tot zij opnieuw de vereiste waarden halen. Afwijkingen van de bedrijfscyclus moeten in het testrapport worden vermeld."

4. Aan punt 11 wordt het volgend punt toegevoegd:

„11.2. ***'Bij voertuigen van categorie N1 die aangedreven worden door een verbrandingsmotor kan een goedkeuring overeenkomstig deze richtlijn op een van de volgende wijzen worden uitgebreid:***

11.2.1. De typegoedkeuring kan worden uitgebreid tot voertuigen van hetzelfde type en uit dezelfde familie. Voertuigen van categorie N1 kunnen voor de toepassing van deze richtlijn tot een familie worden samengevoegd indien onderstaande parameters identiek zijn of binnen de aangegeven grenzen liggen.

11.2.1.1. Identieke parameters:

11.2.1.1.1. Fabrikant

11.2.1.1.2. Motorvermogen en motortype

11.2.1.1.3. Type emissiebeheersingssysteem

11.2.1.1.4. Type brandstofsysteem

11.2.1.2. Vergelijkbare parameters:

11.2.1.2.1. Totale overbrengingsverhoudingen (minder dan 8 % afwijking ten opzichte van laagste versnelling)

11.2.1.2.2. Referentiemassa (minder dan 220 kg afwijking ten opzichte van zwaarste voertuig)

11.2.1.2.3. Frontoppervlak (minder dan 15 % afwijking ten opzichte van grootste oppervlak).

11.2.2. De typegoedkeuring kan worden uitgebreid tot voertuigen van hetzelfde type of van een ander type die wat betreft de volgende karakteristieken van bijlage II verschillen, indien de door de technische dienst gemeten CO_2-emissies de goedkeuringswaarden met niet meer dan 6 % overschrijden:

11.2.2.1. Massa

11.2.2.2. Toegelaten maximummassa

11.2.2.3. Type carrosserie: bestelwagen, pick-up, chassis/cabine, dubbele cabine

11.2.2.4. Totale overbrengingsverhoudingen

11.2.2.5. Motoruitrusting en toebehoren."

Artikel 3

1. Met ingang van 1 mei 2003 mogen de lidstaten ten aanzien van voertuigen van categorie N1 niet:

a) de EG-typegoedkeuring of de nationale typegoedkeuring van een type motorvoertuig weigeren,

b) de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van voertuigen uit hoofde van artikel 7 van Richtlijn 70/156/EEG verbieden,

indien de CO_2-uitstoot en de waarden inzake brandstofverbruik overeenkomstig de voorschriften van Richtlijn 80/1268/EEG, zoals gewijzigd bij deze richtlijn, zijn vastgesteld.

2. Met ingang van 1 juli 2003 mogen de lidstaten ten aanzien van een nieuw voertuig van categorie N1:

a) niet langer de EG-typegoedkeuring krachtens artikel 4, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG verlenen, en

Publikatieblad van de Europese Unie. 14-11-2003
http://www.emis.vito.be

b) geen nationale typegoedkeuring verlenen, behalve wanneer een beroep wordt gedaan op artikel 8, lid 2, van Richtlijn 70/156/EEG,

indien de CO_2-uitstoot en de waarden inzake brandstofverbruik niet overeenkomstig de voorschriften van Richtlijn 80/1268/EEG, zoals gewijzigd bij deze richtlijn, zijn vastgesteld.

3. Met ingang van 1 januari 2006 ten aanzien van voertuigen van categorie N1, klasse I, en met ingang van 1 januari 2007 ten aanzien van voertuigen van categorie N1, klassen II en III, moeten de lidstaten:

a) certificaten van overeenstemming van nieuwe voertuigen overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG als ongeldig beschouwen voor de toepassing van artikel 7, lid 1, van die richtlijn, en

b) de registratie, verkoop of inbedrijfsstelling van nieuwe voertuigen die niet vergezeld gaan van een geldig certificaat van overeenstemming overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG weigeren, behalve wanneer een beroep wordt gedaan op artikel 8, lid 2, van deze richtlijn,

indien de CO_2-uitstoot en de waarden inzake brandstofverbruik niet overeenkomstig de voorschriften van Richtlijn 80/1268/EEG, zoals gewijzigd bij deze richtlijn, zijn vastgesteld.

Artikel 4

Wanneer een voertuig dat door een gespecialiseerde carrosseriebouwer is geproduceerd, aan de criteria voldoet die gelden voor een van de voertuigfamilies van de fabrikant van het basisvoertuig, kan de gespecialiseerde carrosseriebouwer gebruik maken van de door die fabrikant verstrekte gegevens inzake brandstofverbruik en CO_2-uitstoot.

Artikel 5

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 30 april 2003 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt daarin 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.

Artikel 6

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

Artikel 7

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te …, op …

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

Publikatieblad van de Europese Unie. 14-11-2003

http://www.emis.vito.be