



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 21.12.2005  
COM(2005) 683 definitief

2005/0282 (COD)

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies en de toegang tot reparatie-informatie, tot wijziging van de Richtlijnen 72/306/EEG en .././EG**

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2005) 1745}

## TOELICHTING

### 1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### **Motivering en doel van het voorstel**

Doel van het voorstel is geharmoniseerde voorschriften voor de constructie van voertuigen vast te stellen met het oog op de goede werking van de interne markt en een hoog niveau van milieubescherming wat emissies in de atmosfeer betreft.

Voor een goede werking van de interne markt in de EU zijn gemeenschappelijke normen nodig om de emissie van luchtverontreinigende stoffen door motorvoertuigen te beperken. Door maatregelen op communautair niveau te treffen, kan worden voorkomen dat de lidstaten uiteenlopende productnormen vaststellen, wat tot fragmentatie van de interne markt en onnodige belemmeringen voor het intracommunautaire handelsverkeer zou leiden.

De lidstaten en hun burgers zijn bezorgd over de risico's van luchtverontreiniging voor de gezondheid van de mens en voor het milieu. Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen tien jaar is verbeterd, zijn er in de hele EU nog steeds aanzienlijke problemen met de luchtkwaliteit, met name in stedelijke en dichtbevolkte gebieden.

#### **Algemene context**

De Euro 4-emissiegrenswaarden zijn sinds 1 januari 2005 van kracht voor nieuwe typegoedkeuringen<sup>1</sup>. Verscheidene lidstaten gebruiken al enige tijd fiscale stimulansen om de invoering van schonere voertuigen te versnellen. Om te voorkomen dat de lidstaten in januari 2005 fiscale stimulansen op basis van uiteenlopende grenswaarden invoeren, wat de interne markt zou verstoren, hebben de diensten van de Commissie een werkdocument<sup>2</sup> gepubliceerd waarin zij een grenswaarde voor deeltjes voorstellen. In dit werkdocument wordt de lidstaten die fiscale stimulansen willen invoeren, gevraagd deze stimulansen te baseren op de in het werkdocument vermelde grenswaarde van 5 mg/km.

Als het beleid ter beperking van de emissies van motorvoertuigen niet verandert, bestaat er een groot risico dat de lidstaten eenzijdige maatregelen nemen die de werking van de interne markt verstoren. Door de schadelijke gevolgen van de luchtverontreiniging voor de gezondheid van de mens zal de slechte luchtkwaliteit in de EU een probleem blijven vormen.

#### **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

De voorschriften voor de constructie van motorvoertuigen zijn momenteel opgenomen in Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de luchtverontreiniging door gassen afkomstig van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen<sup>3</sup> (gewijzigd).

---

<sup>1</sup> Richtlijn 98/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG van de Raad (PB L 350 van 28.12.1998, blz. 1).

<sup>2</sup> SEC(2005) 43 van 12.1.2005.

<sup>3</sup> PB L 76 van 6.4.1970, blz. 1.

## **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU**

Het voorstel is opgesteld in de context van het programma “Schone lucht voor Europa” (CAFE), dat de technische basis legde voor de opstelling van de thematische strategie inzake luchtverontreiniging<sup>4</sup>. In het kader van CAFE is een evaluatie verricht van de emissieniveaus, de huidige en toekomstige luchtkwaliteit en de kosten en baten van extra maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Op basis daarvan heeft de Commissie aangegeven welke maatregelen nodig zijn om het vereiste luchtkwaliteitsniveau te bereiken. Euro 5 is een van deze maatregelen, die van belang zijn om de emissies van ozonprecursoren (zoals NO<sub>x</sub> en HC) en deeltjes te verminderen.

Bovendien beantwoordt het voorstel volledig aan de doelstellingen van de EU-strategie voor duurzame ontwikkeling en draagt het in aanzienlijke mate bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Lissabonstrategie.

## **2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING**

### **Raadpleging van belanghebbende partijen**

*Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten*

Bij de opstelling van het voorstel heeft de Commissie de belanghebbenden op de volgende wijzen geraadpleegd:

- Er is overleg gepleegd met de groep Emissies motorvoertuigen, een werkgroep van deskundigen van de belanghebbende partijen die de Commissie bijstaat in het regelgevingsproces inzake emissies. Aan de werkzaamheden van deze groep neemt een hele reeks belanghebbende partijen deel, met name nationale autoriteiten, voertuigfabrikanten, leveranciers van onderdelen, bedrijfsverenigingen en niet-gouvernementele organisaties.
- In februari 2004 kregen de belanghebbenden een vragenlijst over scenario's voor de nieuwe Euro 5-emissiegrenswaarden voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen. Doel was hun mening te vragen over de technologie die nodig is om aan de verschillende scenario's te voldoen en de kosten die daaraan verbonden zijn. De aldus verzamelde gegevens zijn door een panel van onafhankelijke deskundigen geëvalueerd.
- De resultaten van deze evaluatie zijn begin 2005 aan de voornaamste belanghebbenden gepresenteerd. Het panel gaf een overzicht van de vereiste technologie en de kosten voor de verschillende emissiebeperkingsscenario's.
- Het Euro 5-voorstel is tegelijk met de thematische strategie inzake luchtverontreiniging van de Commissie (CAFE-programma) opgesteld. De belanghebbenden hebben actief aan de bespreking van dit programma deelgenomen.

---

<sup>4</sup> COM(2005) 446 van 21.9.2005.

- De voornaamste onderdelen van het ontwerp-voorstel zijn aan de CARS 21-groep op hoog niveau en de Sherpa-groep gepresenteerd. Zo kregen de belanghebbenden al in een vroeg stadium de gelegenheid om commentaar te leveren op de nieuwe Euro 5-emissiegrenswaarden.
- In juli 2005 hield de Commissie een raadpleging op internet over het voorbereidende ontwerp-voorstel voor Euro 5. Daarop kwamen ongeveer vijftig reacties van verschillende belanghebbenden.

#### *Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden*

Bij de raadpleging op internet brachten de belanghebbenden een aantal kwesties te berde<sup>5</sup>. In de effectbeoordeling bij dit voorstel komen de belangrijkste geopperde kwesties uitgebreid aan bod en wordt toegelicht hoe daarmee rekening is gehouden.

### **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

#### *Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden*

Voor de opstelling van het voorstel moest worden onderzocht welke voertuigtechnologie nodig is om de emissies te beperken en welke kosten aan de verschillende scenario's voor de Euro 5-emissiegrenswaarden verbonden zijn.

#### *Gebruikte methode*

Begin 2004 stuurde de Commissie de belanghebbenden een vragenlijst over de nieuwe Euro 5-emissiegrenswaarden voor lichte bedrijfsvoertuigen. In deze vragenlijst werd een aantal scenario's voor de nieuwe grenswaarden uiteengezet en werd gevraagd welke technologie nodig zou zijn om daaraan te voldoen en welke kosten daaraan verbonden zouden zijn. Om de antwoorden op de vragenlijst te onderzoeken, werd een beroep gedaan op een panel van onafhankelijke deskundigen. Doel was de antwoorden van de belanghebbenden te beoordelen en te valideren en een gemeenschappelijk standpunt te bereiken over de benodigde technologie en de kosten voor elk scenario. Op grond van deze gegevens werd het effect van een aantal van de emissiebeperkingsscenario's beoordeeld.

#### *Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen*

Er werden gegevens ingewonnen bij een reeks belanghebbenden in de auto-industrie. De gegevens werden verzameld door een groep deskundigen onder leiding van TNO in Nederland.

#### *Samenvatting van de ontvangen en gebruikte adviezen*

Het deskundigenpanel heeft een samenvatting gemaakt van de door de belanghebbenden verstrekte gegevens over de kosten. De Commissie heeft het verslag van het panel benut bij de analyse van de verschillende scenario's voor emissiegrenswaarden. De te verkiezen grenswaarden zijn geselecteerd op grond van de technische haalbaarheid en de kosteneffectiviteit, zoals wordt toegelicht in de effectbeoordeling bij het voorstel.

---

<sup>5</sup> [http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant\\_emission/stakeholder\\_consultation/contributions.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/stakeholder_consultation/contributions.htm).

*Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek*

Het verslag van het deskundigenpanel is beschikbaar op de website van DG Ondernemingen en industrie<sup>6</sup>.

### **Effectbeoordeling**

Er zijn vier beleidsopties in overweging genomen:

- (1) *Geen beleidswijziging*: de Euro 4-emissiegrenswaarden (Richtlijn 70/220/EG, zoals gewijzigd) blijven van kracht voor diesel- en benzinemotoren.

Als het beleid ter beperking van de emissies van motorvoertuigen niet verandert, bestaat er een groot risico dat de werking van de interne markt wordt verstoord. Indien strengere Europese emissienormen uitblijven, zullen de lidstaten immers zelf wetgeving vaststellen of andere maatregelen treffen, zoals bepaalde soorten voertuigen de toegang tot steden ontzeggen of lage-emissiegebieden instellen.

Aangezien luchtverontreiniging de gezondheid van de mens zal blijven schaden, zal de slechte luchtkwaliteit in de EU een probleem blijven. Uit het CAFE-programma is gebleken dat de luchtverontreiniging in 2020 in de hele EU nog steeds aanzienlijke gevolgen voor de gezondheid zal hebben, ondanks de verbeteringen op het vlak van verontreinigende emissies.

Daarom wordt deze beleidsoptie niet doenlijk geacht.

- (2) *Regelgevingsaanpak*: een herziening van de Euro 4-wetgeving door de vaststelling van nieuwe Euro 5-emissiegrenswaarden op EU-niveau.

Ten opzichte van de optie “geen beleidswijziging” heeft de regelgevingsaanpak duidelijk als voordeel, bij te dragen tot de goede werking van de interne markt en een betere luchtkwaliteit. Dit komt de volksgezondheid ten goede en helpt dus de overheidsuitgaven te drukken.

De regelgevingsoptie kan ook positieve gevolgen hebben voor het internationale concurrentievermogen van de Europese bedrijven, met name op markten met een strenge milieuwetgeving.

Daarom is in het voorstel voor de regelgevingsaanpak gekozen.

- (3) *Fiscale stimulansen van de lidstaten*: de lidstaten voeren op vrijwillige basis fiscale stimulansen in voor voertuigen die aan strengere emissiegrenswaarden dan Euro 4 voldoen.

Momenteel geven nog maar weinig lidstaten fiscale stimulansen, zodat deze maatregel wellicht weinig ingang zal vinden. Ook de duurzaamheid van dergelijke maatregelen op lange termijn is twijfelachtig. Voor de fabrikanten kan deze beleidsoptie dus tot grote onzekerheid over de vraag naar schonere voertuigen leiden.

Bovendien kunnen verschillen tussen de stimulansen in buurlanden onvoorspelbare grensoverschrijdende gevolgen hebben qua aankoop patronen en luchtverontreiniging.

---

<sup>6</sup> [http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/mveg\\_meetings/meeting97/tno\\_report.pdf](http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/mveg_meetings/meeting97/tno_report.pdf).

Daardoor zou het voortbestaan van de interne markt voor voertuigen in het gedrang kunnen komen.

Deze optie beantwoordt dus niet aan de beleidsdoelstellingen en kan zelfs negatieve gevolgen voor de werking van de interne markt hebben doordat de vraag naar bepaalde soorten voertuigen minder voorspelbaar wordt.

Daarom is dit niet de juiste aanpak.

- (4) *Niet-regelgevende aanpak*: zelfregulering door via onderhandelingen aangegane verbintenissen van de auto-industrie om de emissies van nieuwe voertuigen te beperken.

Het is niet duidelijk of zelfregulering kan garanderen dat een bepaald emissieniveau wordt bereikt. Ook is het onduidelijk of bij inbreuken op de zelfregulering de nodige sancties zullen worden getroffen. Bovendien is het onzeker of een vrijwillige aanpak extra voordelen voor het bedrijfsleven, de overheid of het grote publiek oplevert.

De Euro-emissieregelgeving wordt op veel opkomende markten toegepast. Daardoor hebben ontwikkelingen in het EU-regelgevingsstelsel voor emissies belangrijke gevolgen in de hele wereld. De regelgevingsaanpak verlaten voor een vrijwillige aanpak zou dan ook afbreuk doen aan het proces van algemene harmonisatie.

Daarom is de optie van een vrijwillige aanpak niet verder in overweging genomen.

De diensten van de Commissie hebben een in het werkprogramma vermelde effectbeoordeling verricht onder referentie 2005/ENTR/018.

### **3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL**

#### **Samenvatting van de voorgestelde maatregel**

Het belangrijkste aspect van deze verordening is een verdere verlaging van de emissiegrenzen voor deeltjes en stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>).

Voor dieselveertuigen wordt een sterke verlaging (met 80%) van de deeltjesmassa opgelegd. Hoewel geen specifieke technologie wordt voorgeschreven, zijn feitelijk dieseldeeltjesfilters nodig om aan deze lagere emissiegrenswaarde te voldoen.

Momenteel kan alleen met gesloten filters aan de gekozen grenswaarde worden voldaan. Het voordeel van gesloten filters is dat ze de emissie beperken van ultrafijne deeltjes, die het schadelijkst worden geacht voor de gezondheid. Om te voorkomen dat in de toekomst open filters worden ontwikkeld die aan de nieuwe grenswaarde voor de deeltjesmassa voldoen maar toch veel ultrafijne deeltjes doorlaten, zal in een later stadium een nieuwe norm ter beperking van het aantal uitgestoten deeltjes worden ingevoerd. Het is nog niet het geschikte moment om een norm voor het deeltjesaantal vast te stellen, aangezien er nog onderzoek gaande is in het kader van het VN/ECE-deeltjesmeetprogramma. De VN/ECE-werkgroep is deze kwestie nog aan het bestuderen. Zodra de resultaten van het deeltjesmeetprogramma beschikbaar zijn, zal volgens de comitéprocedure een norm voor het deeltjesaantal worden vastgesteld.

In het kader van het VN/ECE-deeltjesmeetprogramma wordt ook een nieuw protocol voor het testen van de deeltjesemissie onderzocht. Een belangrijk voordeel van de nieuwe aanpak is de grotere herhaalbaarheid van de emissiemetingen in laboratoria. Als het programma eenmaal is afgerond, zal worden overwogen om de huidige meetprocedure te vervangen door de nieuwe aanpak. Wanneer de nieuwe meetprocedure wordt toegepast, zal de Commissie de in dit voorstel vermelde grenswaarden voor de deeltjesmassa opnieuw moeten bekijken, aangezien met de nieuwe techniek een kleinere massa kan worden gedetecteerd dan met de huidige methode.

Voor dieselveertuigen is slechts een beperkte vermindering (met 20%) van de NO<sub>x</sub>-emissies gepland. De grenswaarde is zo vastgesteld dat de vermindering kan worden bereikt door extra ingrepen in de motor zelf. Aangezien het voorstel reeds de montage van deeltjesfilters in de uitlaatstroom vereist, wilde de Commissie in dit stadium vermijden dat bovendien een NO<sub>x</sub>-nabehandelingssysteem moet worden gemonteerd. Aangezien de technologie voor een verdere beperking van de NO<sub>x</sub>-emissies nog niet gereed is, wordt voorgesteld om deze emissies slechts tot 200 mg/km te beperken.

Het voorstel houdt een verdere beperking van de emissies van benzineauto's in. De Commissie stelt voor om de emissie van NO<sub>x</sub> en koolwaterstoffen met 25% te verminderen, met een grenswaarde van respectievelijk 60 en 75 mg/km. Veel benzineauto's die momenteel in de EU worden verkocht, voldoen ruimschoots aan de voorgestelde emissiegrenswaarde; andere kunnen relatief goedkoop worden aangepast.

Voor benzineauto's worden ook emissiegrenswaarden voor de deeltjesmassa voorgesteld. Deze grenswaarden gelden alleen voor directe-injectiemotoren die met arm mengsel werken, aangezien de deeltjesemissie geen probleem is bij benzinemotoren die enkel met stoichiometrische verbranding werken.

Een andere voorgestelde wijziging houdt in dat de fabrikanten de werking van de voorzieningen tegen luchtverontreiniging moeten garanderen gedurende 160 000 km in plaats van 80 000 km. Dit stemt beter overeen met de reële levensduur van voertuigen en zorgt ervoor dat de emissiebeperkingssystemen gedurende de hele levensduur van het voertuig blijven werken.

In het voorstel wordt vereist dat de reparatie-informatie op websites beschikbaar wordt gesteld in het gestandaardiseerde formaat dat door een technisch comité van belanghebbenden is ontwikkeld (de "OASIS"-standaard).

Ten slotte wordt een uitzondering in de bestaande wetgeving, waardoor zware personenvoertuigen (klasse M<sub>1</sub> van meer dan 2 500 kg) een typegoedkeuring als lichte bedrijfsvoertuigen konden krijgen, geschrapt. Deze uitzondering wordt niet meer gerechtvaardigd geacht.

## **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 95 van het Verdrag.

## **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen niet voldoende door maatregelen van de lidstaten worden verwezenlijkt omdat dringend moet worden voorkomen dat belemmeringen voor de interne markt worden opgeworpen en omdat luchtverontreiniging grensoverschrijdende gevolgen heeft.

De doelstellingen van het voorstel kunnen beter door een communautaire maatregel worden verwezenlijkt omdat daarmee fragmentatie van de interne markt wordt voorkomen. Door de vaststelling van uniforme normen voor de verontreinigende emissies van motorvoertuigen zorgt het voorstel voor een betere luchtkwaliteit in de EU en wordt het probleem van de grensoverschrijdende luchtverontreiniging aangepakt.

Het voorstel is dus in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

### **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel, aangezien het niet verder gaat dan nodig is om de goede werking van de interne markt te garanderen en tegelijk voor een hoog niveau van milieubescherming te zorgen.

Uit de kosten-batenanalyse in het kader van de effectbeoordeling blijkt dat de gekozen emissiegrenswaarden de hele maatschappij ten goede komen, maar tegelijk rekening houden met het concurrentievermogen van de auto-industrie.

### **Keuze van instrumenten**

Het voorgestelde instrument is een verordening. Andere instrumenten zouden om de volgende reden ongeschikt zijn:

- het gebruik van een verordening wordt passend geacht omdat een verordening de nodige garanties voor de naleving biedt en niet in nationale wetgeving hoeft te worden omgezet.

Net als sommige andere wetteksten zoals de richtlijn betreffende de emissies van zware bedrijfsvoertuigen<sup>7</sup> is het voorstel opgezet volgens een “opsplitsing in twee niveaus”. Daarbij wordt de wetgeving volgens twee verschillende maar parallelle procedures voorgesteld en goedgekeurd:

- enerzijds leggen het Europees Parlement en de Raad de fundamentele bepalingen volgens de medebeslissingsprocedure vast in een verordening op basis van artikel 95 van het Verdrag (het “medebeslissingsvoorstel”);
- anderzijds stelt de Commissie, bijgestaan door een regelgevend comité, de technische specificaties ter uitvoering van de fundamentele bepalingen vast in een verordening (het “comitologievoorstel”).

## **4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

---

<sup>7</sup> Richtlijn 2005/55/EG (PB L 275 van 20.10.2005, blz. 1) en Richtlijn 2005/78/EG (PB L 313 van 29.11.2005, blz. 1).



## 5) VERDERE INFORMATIE

### **Simulatie, proeffase en overgangperiode**

Het voorstel voorziet in algemene overgangperiodes om de fabrikanten voldoende tijd te gunnen.

### **Vereenvoudiging**

Het voorstel voorziet in vereenvoudiging van de wetgeving.

In de mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's "Modernisering en vereenvoudiging van het acquis communautaire"<sup>8</sup> wordt het typegoedkeuringssysteem voor motorvoertuigen als een prioritair gebied voor de vereenvoudiging van de communautaire wetgeving genoemd. Het voorstel voor nieuwe emissiewetgeving tot intrekking van Richtlijn 70/220/EEG wordt uitdrukkelijk in het werkprogramma van de Commissie vermeld.

Voorts beoogt dit voorstel de communautaire wetgeving verder te vereenvoudigen door de voorschriften en testprocedures voor de meting van de kooldioxide-emissies en het brandstofverbruik van lichte bedrijfsvoertuigen van Richtlijn 80/1268/EEG<sup>9</sup> (gewijzigd) in de verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen op te nemen. Daardoor kan die richtlijn worden ingetrokken.

Een verdere vereenvoudiging bestaat erin dat de testvoorschriften voor de emissies van dieselmotoren uit Richtlijn 72/306/EEG<sup>10</sup> in dit voorstel worden opgenomen. Wanneer soortgelijke voorschriften in emissiewetgeving betreffende zware bedrijfsvoertuigen worden opgenomen, kan die richtlijn worden ingetrokken.

Het voorstel voorziet in een vereenvoudiging van de administratieve procedures voor (communautaire of nationale) overheidsinstanties. Het voorstel is opgenomen in het programma van de Commissie voor de modernisering en vereenvoudiging van het acquis communautaire en in het wetgevings- en werkprogramma van de Commissie, onder referentie 2005/ENTR/018.

### **Intrekking van bestaande wetgeving**

De goedkeuring van het voorstel heeft de intrekking van de bestaande wetgeving tot gevolg. Voor nadere details, zie artikel 17 van het voorstel.

---

<sup>8</sup> COM(2003) 71 van 11.2.2003.

<sup>9</sup> 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 (PB L 375 van 31.12.1980, blz. 36).

<sup>10</sup> Richtlijn 72/306/EEG van de Raad van 2 augustus 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de verontreiniging door dieselmotoren, bestemd voor het aandrijven van voertuigen (PB L 190 van 20.8.1972, blz. 1).

### **Evaluatie-/herzienings-/vervalbepaling**

De Commissie is van plan om na de tussentijdse evaluatie van het CARS 21-verslag verdere verbeteringen op het vlak van emissies te overwegen. Doel is een verdere aanzienlijke vermindering van de grenswaarden (onder andere voor NO<sub>x</sub>) voor te stellen, rekening houdend met de stand van de voertuigemissietechnologie op dat moment en met de kosten en baten. Eventuele voorstellen zullen op een uitgebreide effectbeoordeling en een raadpleging van de belanghebbende partijen gebaseerd zijn.

### **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies en de toegang tot reparatie-informatie, tot wijziging van de Richtlijnen 72/306/EEG en .././EG**

**(Voor de EER relevante tekst)**

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<sup>11</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>12</sup>,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>13</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De interne markt omvat een ruimte zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gewaarborgd. Daartoe is bij Richtlijn [XXXX/XX/EG] van [datum] van het Europees Parlement en de Raad betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd<sup>14</sup> een allesomvattend communautair systeem voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen vastgesteld. De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies moeten dus worden geharmoniseerd om te voorkomen dat de voorschriften van lidstaat tot lidstaat verschillen en om voor een hoog niveau van milieubescherming te zorgen.
- (2) Deze verordening maakt deel uit van een reeks afzonderlijke regelgevingsteksten in het kader van de communautaire typegoedkeuringsprocedure overeenkomstig Richtlijn [XXXX/XX/EG]. Daarom moet die richtlijn dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (3) Op verzoek van het Europees Parlement is voor de communautaire voertuigwetgeving een nieuwe regelgevingsaanpak ingevoerd. Vandaar dat bij deze verordening de

---

<sup>11</sup> PB C van , blz. .

<sup>12</sup> PB C van , blz. .

<sup>13</sup> PB C van , blz. .

<sup>14</sup> PB L van , blz. . [Het betreft het Commissievoorstel COM(2003) 418, 2003/0153 (COD), gewijzigd bij COM(2004) 738, waarvoor de medebeslissingsprocedure hangende is. De verwijzingen naar de kaderrichtlijn zullen worden aangepast zodra deze is vastgesteld.]

fundamentele bepalingen betreffende voertuigemissies worden vastgesteld, terwijl de technische specificaties zullen worden vastgesteld bij overeenkomstig [artikel 36] van de kaderrichtlijn genomen uitvoeringsmaatregelen.

- (4) In maart 2001 is de Commissie van start gegaan met het programma “Schone lucht voor Europa” (CAFE), waarvan de hoofdlijnen in een mededeling<sup>15</sup> zijn uiteengezet. Naar aanleiding daarvan is een thematische strategie inzake luchtverontreiniging<sup>16</sup> vastgesteld. Een van de conclusies van de thematische strategie is dat de voertuigemissies verder moeten worden verminderd om de Europese doelstellingen inzake luchtkwaliteit te verwezenlijken.
- (5) Bij het vaststellen van emissienormen is het van belang rekening te houden met de gevolgen voor de markten en het concurrentievermogen van de fabrikanten, de directe en indirecte kosten voor het bedrijfsleven en de voordelen op het punt van aanmoediging van innovatie, betere luchtkwaliteit en lagere gezondheidskosten.
- (6) Om het vrije verkeer van voertuigen op de interne markt te bevorderen, zijn een onbeperkte en gestandaardiseerde toegang tot reparatie-informatie en effectieve concurrentie op de reparatiemarkt voor voertuigen nodig. Een groot deel van deze informatie betreft boorddiagnosesystemen en de interactie daarvan met andere voertuigsystemen. Er moet worden vastgesteld aan welke technische specificaties de websites van fabrikanten moeten voldoen.
- (7) De Commissie moet de technologische ontwikkelingen op het gebied van emissiebeperking op de voet volgen en zo nodig deze verordening daaraan aanpassen.
- (8) De Commissie moet emissies waarvoor nog geen regelgeving bestaat en die vrijkomen als gevolg van het toenemende gebruik van nieuwe brandstofformules, motortechnologie en emissiebeperkingssystemen, regelmatig opnieuw beoordelen en zo nodig reglementeren. Daarbij moet onder meer worden nagegaan of het nut heeft om van het reguleren van de emissies van totale koolwaterstoffen (THC) over te schakelen op een systeem op basis van niet-methaanhoudende koolwaterstoffen (NMHC) en methaan (CH<sub>4</sub>).
- (9) Met het oog op de beperking van de emissies van ultrafijne deeltjes moet de Commissie, naast de momenteel gevolgde aanpak op basis van de deeltjesmassa, ook een aanpak overwegen die gebaseerd is op het aantal deeltjes.
- (10) Om de herhaalbaarheid van metingen van de deeltjesmassa in laboratoria te verbeteren, moet de Commissie een nieuw testprotocol invoeren. Zodra het desbetreffende onderzoeksprogramma is afgerond, zal worden overwogen om de huidige meetprocedure te vervangen door de nieuwe aanpak. Wanneer de nieuwe meetprocedure wordt toegepast, moeten de in dit voorstel vermelde grenswaarden voor de deeltjesmassa opnieuw worden bekeken, aangezien met de nieuwe techniek een kleinere massa kan worden gedetecteerd dan met de huidige methode.
- (11) De Commissie moet regelmatig nagaan of de nieuwe Europese rijcyclus – de testprocedure die ten grondslag ligt aan de verordeningen betreffende EG-

---

<sup>15</sup> COM(2001) 245 van 4.5.2001.

<sup>16</sup> COM(2005) 446 van 21.9.2005.

typegoedkeuring met betrekking tot emissies – aan herziening toe is. Het kan nodig zijn de testcycli te actualiseren of te vervangen naar aanleiding van wijzigingen in de voertuigspecificaties en het rijgedrag. Herzieningen kunnen nodig zijn om ervoor te zorgen dat de emissies in reële omstandigheden overeenstemmen met de emissies die bij de typegoedkeuring worden gemeten. Voorts moet worden overwogen om draagbare emissiemeetsystemen te gebruiken en het “not-to-exceed”-regelgevingconcept in te voeren.

- (12) Boorddiagnosesystemen zijn belangrijk voor de emissiebeperking tijdens het gebruik van een voertuig. Omdat het belangrijk is de emissies in reële omstandigheden te beperken, moet de Commissie de vereisten voor boorddiagnosesystemen en de tolerantiedrempels voor de foutencontrole regelmatig opnieuw bekijken.
- (13) Om technische handelsbarrières tussen de lidstaten te voorkomen, is een gestandaardiseerde methode voor de meting van het brandstofverbruik en de kooldioxide-emissies nodig. Ook moet ervoor worden gezorgd dat klanten en gebruikers objectieve en juiste informatie krijgen.
- (14) De lidstaten moeten het in de handel brengen van voertuigen die aan de communautaire voorschriften voldoen, met fiscale stimulansen kunnen bespoedigen. Deze stimulansen moeten echter wel in overeenstemming zijn met de bepalingen van het Verdrag, en vooral met de regels voor overheidssteun. Om de interne markt niet te verstoren, moet namelijk aan bepaalde voorwaarden worden voldaan. Deze verordening mag geen afbreuk doen aan het recht van de lidstaten om emissies op te nemen in de grondslag voor de berekening van voertuigbelastingen.
- (15) Aangezien de communautaire wetgeving inzake emissies en brandstofverbruik zich over meer dan 35 jaar heeft ontwikkeld en momenteel over meer dan 24 richtlijnen is verspreid, is het raadzaam die richtlijnen door een nieuwe verordening en een aantal uitvoeringsmaatregelen te vervangen. Door het gebruik van verordeningen worden de gedetailleerde technische voorschriften rechtstreeks van toepassing op fabrikanten, goedkeuringsinstanties en technische diensten en kunnen ze veel sneller en efficiënter worden bijgewerkt. Richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 juni 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen<sup>17</sup> en 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<sup>18</sup> moeten bijgevolg worden ingetrokken. Ook de Richtlijnen 89/458/EEG<sup>19</sup>, 91/441/EEG<sup>20</sup>, 93/59/EEG<sup>21</sup>, 94/12/EG<sup>22</sup>, 96/69/EG<sup>23</sup>,

---

<sup>17</sup> PB L 76 van 6.4.1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2003/76/EG van de Commissie (PB L 206 van 15.8.2003, blz. 29).

<sup>18</sup> PB L 375 van 31.12.1980, blz. 36. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/3/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 49 van 19.2.2004, blz. 36).

<sup>19</sup> Richtlijn 89/458/EEG van de Raad van 18 juli 1989 tot wijziging, voor wat betreft de Europese emissienormen voor auto's met een cilinderinhoud van minder dan 1,4 liter, van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen (PB L 226 van 3.8.1989, blz. 1).

<sup>20</sup> Richtlijn 91/441/EEG van de Raad van 26 juni 1991 tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB L 242 van 30.8.1991, blz. 1).

98/69/EG<sup>24</sup> en 2004/3/EG<sup>25</sup> moeten worden ingetrokken. Bovendien moeten de lidstaten ook de wetgeving tot omzetting van de ingetrokken richtlijnen intrekken.

- (16) Richtlijn 72/306/EEG van de Raad van 2 augustus 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de verontreiniging door dieselmotoren, bestemd voor het aandrijven van voertuigen<sup>26</sup> moet worden gewijzigd, aangezien alle voorschriften betreffende de meting van de rookopaciteit bij lichte bedrijfsvoertuigen in deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen moeten worden opgenomen.
- (17) Om te zorgen voor een vlotte overgang tussen de bestaande richtlijnen en deze verordening moet de toepassing van deze verordening gedurende een bepaalde periode na de inwerkingtreding ervan worden uitgesteld. Gedurende deze periode moeten fabrikanten echter kunnen kiezen of ze hun voertuigen overeenkomstig de bestaande richtlijnen of overeenkomstig deze verordening laten goedkeuren. Voorts moeten de bepalingen betreffende financiële stimulansen onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze verordening van toepassing zijn. De inwerkingtreding van deze verordening mag geen gevolgen hebben voor de geldigheid van typegoedkeuringen die overeenkomstig de bestaande richtlijnen zijn verleend.
- (18) De nodige maatregelen ter uitvoering of tot wijziging van deze verordening moeten worden genomen overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden<sup>27</sup>.
- (19) De doelstelling van deze verordening, namelijk de voltooiing van de interne markt door de invoering van gemeenschappelijke technische voorschriften betreffende emissies van motorvoertuigen, kan niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt. Vanwege de omvang van het vereiste optreden kan deze doelstelling beter door de Gemeenschap worden verwezenlijkt. De Gemeenschap kan dus maatregelen nemen overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het in datzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken,

---

<sup>21</sup> Richtlijn 93/59/EEG van de Raad van 28 juni 1993 tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB L 186 van 28.7.1993, blz. 21).

<sup>22</sup> Richtlijn 94/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 maart 1994 met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG (PB L 100 van 19.4.1994, blz. 42).

<sup>23</sup> Richtlijn 96/69/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 8 oktober 1996 tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB L 282 van 1.11.1996, blz. 64).

<sup>24</sup> Richtlijn 98/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG van de Raad (PB L 350 van 28.12.1998, blz. 1).

<sup>25</sup> Richtlijn 2004/3/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 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 N<sub>1</sub> (PB L 49 van 19.2.2004, blz. 36).

<sup>26</sup> PB L 190 van 20.8.1972, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2005/21/EG van de Commissie (PB L 61 van 8.3.2005, blz. 25).

<sup>27</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I **Onderwerp, toepassingsgebied en definities**

### *Artikel 1* *Onderwerp*

Deze verordening stelt voorschriften betreffende emissies vast voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en vervangingsonderdelen zoals vervangingskatalysatoren.

Voorts stelt deze verordening voorschriften vast voor de conformiteit onder bedrijfsomstandigheden, de duurzaamheid van voorzieningen tegen luchtverontreiniging, boorddiagnosesystemen (OBD-systemen), de meting van het brandstofverbruik en de toegankelijkheid van reparatie-informatie.

### *Artikel 2* *Toepassingsgebied*

1. Deze verordening is van toepassing op motorvoertuigen:
  - a) uitgerust met een motor met elektrische ontsteking;
  - b) van de categorieën M<sub>1</sub> en N<sub>1</sub>, zoals gedefinieerd in [bijlage II] bij Richtlijn [XXXX/XX/EG], uitgerust met een gasmotor met elektrische ontsteking; en
  - c) van de categorieën M<sub>1</sub> en N<sub>1</sub>, zoals gedefinieerd in [bijlage II] bij Richtlijn [XXXX/XX/EG], uitgerust met een motor met compressieontsteking.
2. Op verzoek van de fabrikant kan deze verordening ook van toepassing zijn op motorvoertuigen van de categorieën M<sub>2</sub> en N<sub>2</sub>, zoals gedefinieerd in [bijlage II] bij Richtlijn [XXXX/XX/EG], die zijn uitgerust met een motor met compressieontsteking, een referentiemassa van maximaal 2 840 kg hebben en voldoen aan de voorwaarden van deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen.

### *Artikel 3* *Definities*

In deze verordening wordt verstaan onder:

- (1) “hybride voertuig”: een voertuig met ten minste twee verschillende energieomzetters en twee verschillende energieopslagsystemen (in het voertuig) voor de aandrijving van het voertuig;
- (2) “referentiemassa”: de massa van het voertuig in rijklare toestand, verminderd met een massa van 75 kg voor de bestuurder en vermeerderd met een massa van 100 kg;

- (3) “verontreinigende gassen”: de als uitlaatgassen uitgestoten koolmonoxide, stikstofoxiden, uitgedrukt in stikstofdioxide(NO<sub>2</sub>)-equivalent, en koolwaterstoffen, waarbij wordt uitgegaan van een verhouding van C<sub>1</sub>H<sub>1,85</sub> voor benzine, C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub> voor diesel, C<sub>1</sub>H<sub>2,525</sub> voor LPG en CH<sub>4</sub> voor aardgas;
- (4) “verontreinigende deeltjes”: de bestanddelen van de uitlaatgassen die bij een maximumtemperatuur van 325 K (52 °C) uit het verdunde uitlaatgas worden verwijderd door middel van de filters als beschreven in de testprocedure voor de controle van de gemiddelde uitlaatemissies;
- (5) “uitlaatemissies”: de emissies van verontreinigende gassen en deeltjes;
- (6) “verdampingsemissies”: de koolwaterstofdampen die anders dan via de uitlaat uit het brandstofsysteem van een motorvoertuig ontsnappen;
- (7) “motorcarter”: de ruimten in of buiten de motor die met het oliecarter zijn verbonden door in- of uitwendige verbindingen waaruit gassen en dampen kunnen ontsnappen;
- (8) “voorziening tegen luchtverontreiniging”: de onderdelen van een voertuig die de uitlaat- en verdampingsemissies regelen en/of beperken;
- (9) “boorddiagnosesysteem” of “OBD-systeem”: een emissiebeperkingsstelsel dat bij een storing door middel van in een computergeheugen opgeslagen foutcodes kan aangeven in welk gebied de storing waarschijnlijk is opgetreden;
- (10) “manipulatie-instrument”: een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de aanzuigonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiebeperkingsstelsel in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiebeperkingsstelsel wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn;
- (11) “originele katalysator”: een katalysator die (of samenstel van katalysatoren dat) onder de voor het voertuig verleende typegoedkeuring valt;
- (12) “vervangingskatalysator”: een katalysator (of samenstel van katalysatoren) ter vervanging van een originele katalysator die (dat) kan worden goedgekeurd als technische eenheid zoals gedefinieerd in Richtlijn [XXXX/XX/EG];
- (13) “reparatie-informatie”: alle informatie die nodig is voor diagnose, onderhoud, inspectie, periodieke controle, reparatie, herprogrammering of re-initialisatie van het voertuig en die de fabrikanten aan hun erkende handelaren/reparatiebedrijven verstrekken, met inbegrip van alle latere wijzigingen van en aanvullingen op deze informatie;
- (14) “onafhankelijke marktdeelnemer”: ondernemingen, met uitzondering van erkende handelaren en reparatiebedrijven, die direct of indirect bij de herstelling en het onderhoud van motorvoertuigen betrokken zijn, met name reparateurs, fabrikanten van reparatieapparatuur en -gereedschap, distributeurs van reserveonderdelen, uitgevers van technische informatie, automobielclubs, wegenwachtdiensten, bedrijven die keurings- en controlediensten aanbieden en bedrijven die opleiding voor reparateurs aanbieden.



## **Hoofdstuk II**

### **Verplichtingen van de fabrikanten**

#### *Artikel 4*

##### *Verplichtingen van de fabrikanten*

1. De fabrikanten zorgen ervoor dat alle voertuigen die voor typegoedkeuring worden aangeboden om in de Gemeenschap te worden verkocht, te worden geregistreerd of in het verkeer te worden gebracht, aan deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen voldoen.

Deze verplichting houdt in dat wordt voldaan aan de emissiegrenswaarden in bijlage I en de uitvoeringsmaatregelen zoals bedoeld in artikel 5.

2. De fabrikanten zien erop toe dat de typegoedkeuringsprocedures voor de controle van de overeenstemming van de productie, de duurzaamheid van de voorzieningen tegen luchtverontreiniging en de conformiteit onder bedrijfsomstandigheden worden nageleefd. De maatregelen met het oog op de conformiteit onder bedrijfsomstandigheden worden gecontroleerd tot het voertuig 5 jaar oud is of, indien dat eerder het geval is, 100 000 km heeft afgelegd. De duurzaamheid van de voorzieningen tegen luchtverontreiniging wordt getest tot het voertuig 160 000 km heeft afgelegd.
3. Bij de aankoop van een voertuig krijgt de koper van de fabrikant een document waarin de kooldioxide-emissiewaarden en het brandstofverbruik worden vermeld.
4. De Commissie stelt volgens de procedure van artikel 37, lid 2, van Richtlijn [XXXX/XX/EG] de specifieke procedures en voorschriften voor de toepassing van de leden 2 en 3 vast.

#### *Artikel 5*

##### *Voorschriften en tests*

1. De fabrikanten rusten hun voertuigen zo uit dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen kan voldoen.
2. Het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiebeperkingsystemen verminderen, is verboden, tenzij:
  - a) het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren; of
  - b) het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt; of

- c) in principe is voldaan aan de testprocedures voor de controle van de verdampingsemissies en de gemiddelde uitlaatemissies.
3. Om een typegoedkeuring voor hun voertuigen te krijgen, tonen de fabrikanten aan dat zij aan deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen voldoen.
4. De Commissie stelt de specifieke procedures, tests en voorschriften voor de typegoedkeuring vast, waaronder gedetailleerde voorschriften betreffende:
- a) uitlaatemissies, met inbegrip van testcycli, emissies bij lage omgevingstemperatuur, emissies bij stationair toerental, rookcapaciteit en de correcte werking en regeneratie van de nabehandelingssystemen;
  - b) verdampingsemissies en motorcarteremissies;
  - c) boorddiagnosesystemen en de prestaties van de voorzieningen tegen luchtverontreiniging onder bedrijfsomstandigheden;
  - d) de duurzaamheid van voorzieningen tegen luchtverontreiniging, de vervanging van emissiebeperkingsystemen, de conformiteit onder bedrijfsomstandigheden, de overeenstemming van de productie en de technische controle;
  - e) kooldioxide-emissies en brandstofverbruik;
  - f) hybride voertuigen;
  - g) de uitbreiding van typegoedkeuringen en de vereisten voor kleine fabrikanten;
  - h) de vereisten voor testapparatuur; en
  - i) referentiebrandstoffen zoals benzine, diesel, gasvormige brandstoffen en biobrandstoffen.
5. De Commissie beoordeelt regelmatig de verontreinigende stoffen waarop de in lid 4 vermelde voorschriften en tests van toepassing zijn, alsook de testcycli voor de meting van de emissies; indien zij vaststelt dat de procedures of tests niet meer voldoen of niet meer met de emissies in reële omstandigheden overeenstemmen, neemt zij de nodige maatregelen.
6. De Commissie stelt volgens de procedure van artikel 37, lid 2, van Richtlijn [XXXX/XX/EG] de specifieke procedures, tests en voorschriften voor de toepassing van de leden 2 tot en met 5 vast.

## **HOOFDSTUK III**

### **Toegang tot reparatie-informatie**

#### *Artikel 6* *Verplichtingen van de fabrikanten*

1. De fabrikanten bieden onafhankelijke marktdeelnemers op snel en makkelijk te raadplegen websites een onbeperkte en gestandaardiseerde toegang tot reparatie-informatie, zonder hen daarbij te discrimineren ten opzichte van erkende dealers en reparatiebedrijven.
2. De in lid 1 bedoelde informatie omvat:
  - a) een duidelijke identificatie van het voertuig;
  - b) onderhoudshandleidingen;
  - c) technische handleidingen;
  - d) informatie over onderdelen en diagnose (zoals de theoretische minimale en maximale meetwaarden);
  - e) bedradingsschema's;
  - f) de diagnostische foutcodes (met inbegrip van de eigen codes van de fabrikant);
  - g) het identificatienummer van de softwarekalibratie dat op een voertuigtype van toepassing is;
  - h) over en door middel van eigen instrumenten en apparatuur verstrekte informatie; en
  - i) informatie over gegevensregistratie en bidirectionele bewaking en testgegevens.
3. Erkende dealers en reparatiebedrijven die deel uitmaken van het distributienet van een bepaalde voertuigfabrikant, worden als onafhankelijke marktdeelnemers in de zin van deze verordening beschouwd voorzover zij reparatie- of onderhoudsdiensten verrichten voor voertuigen van een fabrikant van wiens distributienet zij geen deel uitmaken.
4. De reparatie-informatie moet altijd beschikbaar zijn, tenzij eventueel bij onderhoudswerkzaamheden.
5. Voor de fabricage en het onderhoud van OBD-compatibele vervangings- en onderhoudsonderdelen en diagnose- en testapparatuur verstrekken de fabrikanten de reparatie-informatie op niet-discriminerende wijze aan belangstellende fabrikanten en reparateurs van onderdelen en diagnose- en testapparatuur.

6. Wanneer de fabrikanten een EG-typegoedkeuring of een nationale typegoedkeuring aanvragen, leveren zij aan de typegoedkeuringsinstantie het bewijs dat zij wat de toegang tot reparatie-informatie en de in lid 5 bedoelde informatie betreft aan deze verordening voldoen.

Indien deze informatie op dat moment nog niet beschikbaar is of nog niet aan deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen voldoet, verstrekt de fabrikant deze informatie binnen zes maanden na de datum van goedkeuring. Indien bovengenoemd bewijs van naleving niet binnen deze termijn wordt geleverd, neemt de typegoedkeuringsinstantie de nodige maatregelen om op de naleving toe te zien, zo nodig door de typegoedkeuring in te trekken.

De fabrikant stelt latere wijzigingen van en aanvullingen op de reparatie-informatie op zijn website ter beschikking zodra deze ter beschikking worden gesteld van erkende reparateurs.

#### *Artikel 7*

##### *Vergoedingen voor de toegang tot reparatie-informatie*

1. De fabrikanten mogen een redelijke en evenredige vergoeding vragen voor de toegang tot reparatie-informatie waarop deze verordening van toepassing is; een vergoeding wordt niet redelijk of evenredig geacht indien deze ontmoedigend werkt doordat geen rekening wordt gehouden met de mate waarin de marktdeelnemer deze toegang gebruikt.
2. De fabrikanten stellen de reparatie-informatie op dag-, maand- of jaarbasis ter beschikking, waarbij de vergoeding voor de toegang tot deze informatie afhankelijk is van de periode waarvoor toegang wordt verleend.

#### *Artikel 8*

##### *Uitvoeringsmaatregelen*

De Commissie stelt volgens de procedure van artikel 37, lid 2, van Richtlijn [XXXX/XX/EG] de nodige maatregelen voor de toepassing van de artikelen 6 en 7 vast. Deze maatregelen omvatten de vaststelling van de technische specificaties voor de wijze waarop de reparatie-informatie ter beschikking wordt gesteld.

## **HOOFDSTUK IV**

### **Verplichtingen van de lidstaten**

#### *Artikel 9*

##### *Typegoedkeuring*

1. Met ingang van [datum van inwerkingtreding] mogen de lidstaten aanvragen van fabrikanten om EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring voor een nieuw voertuigtype niet weigeren om redenen die verband houden met de emissies of het

brandstofverbruik, en mogen zij de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van een nieuw voertuig niet verbieden indien dit voertuig aan deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen voldoet.

2. Met ingang van [18 maanden + 1 dag na de datum van inwerkingtreding] of, voor categorie N<sub>1</sub>, klasse II en III, [30 maanden na de datum van inwerkingtreding] weigeren de lidstaten om redenen die verband houden met de emissies of het brandstofverbruik EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring te verlenen voor nieuwe voertuigtypes die niet aan deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen voldoen.
3. Met ingang van [36 maanden na de datum van inwerkingtreding] of, voor categorie N<sub>1</sub>, klasse II en III, [48 maanden na de datum van inwerkingtreding] beschouwen de lidstaten certificaten van overeenstemming van nieuwe voertuigen die niet aan deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen voldoen, als niet meer geldig voor de toepassing van [artikel 25] van Richtlijn [XXXX/XX/EG], en weigeren zij de registratie en verbieden zij de verkoop en het in het verkeer brengen van dergelijke voertuigen om redenen die verband houden met de emissies of het brandstofverbruik.

#### *Artikel 10*

##### *Typegoedkeuring van vervangingsonderdelen*

1. De nationale autoriteiten verbieden dat nieuwe vervangingskatalysatoren die bestemd zijn om te worden gemonteerd op voertuigen met EG-typegoedkeuring die niet met boorddiagnosesystemen (OBD-systemen) zijn uitgerust, worden verkocht of op een voertuig worden gemonteerd indien deze vervangingskatalysatoren niet van een type zijn waarvoor overeenkomstig deze verordening typegoedkeuring is verleend.
2. In afwijking van lid 1 mogen de nationale autoriteiten uitbreidingen van EG-typegoedkeuringen voor vervangingskatalysatoren blijven verlenen onder de voorwaarden waaronder deze typegoedkeuringen oorspronkelijk zijn verleend.

#### *Artikel 11*

##### *Financiële stimulansen*

1. De lidstaten voorzien in financiële stimulansen voor in serie geproduceerde motorvoertuigen die aan deze verordening voldoen.

Deze stimulansen gelden voor alle nieuwe voertuigen die in een lidstaat in de handel worden gebracht en die reeds vóór de in artikel 9, lid 3, vermelde data aan deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen voldoen.

Deze stimulansen eindigen op de in artikel 9, lid 3, vermelde data.

2. De lidstaten voorzien in financiële stimulansen voor het aanpassen van reeds in gebruik zijnde voertuigen aan de bij deze verordening vastgestelde emissiegrenswaarden en voor het slopen van voertuigen die daar niet aan voldoen.

3. De in de leden 1 en 2 bedoelde financiële stimulansen bedragen voor elk type motorvoertuig minder dan de extra kosten voor de technische apparatuur waarmee aan de in bijlage I vermelde emissiegrenswaarden wordt voldaan, inclusief de kosten van de montage op het voertuig.
4. De Commissie wordt tijdig in kennis gesteld van plannen om de in de leden 1 en 2 bedoelde financiële stimulansen in te voeren of te wijzigen.

*Artikel 12*  
*Sancties*

De lidstaten stellen de sancties vast die bij overtreding van deze verordening worden opgelegd en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk achttien maanden na de inwerkingtreding van deze verordening in kennis van de desbetreffende bepalingen en stellen haar onverwijld in kennis van eventuele latere wijzigingen.

## **HOOFDSTUK V**

### **Slotbepalingen**

*Artikel 13*  
*Herziening van de specificaties*

1. Uiterlijk op [6 maanden na de datum van inwerkingtreding] onderzoekt de Commissie of de emissiegrenswaarden voor koolwaterstoffen in bijlage I opnieuw moeten worden vastgesteld om een onderscheid te maken tussen niet-methaanhoudende koolwaterstoffen en methaan.
2. Voorts zal worden overwogen om de methaanemissies op te nemen in de berekening van de kooldioxide-emissies.
3. Met betrekking tot de leden 1 en 2 zal de Commissie zo nodig:
  - a) deze verordening overeenkomstig artikel 14 wijzigen om de emissiegrenswaarden voor koolwaterstoffen in bijlage I bij deze verordening opnieuw vast te stellen;
  - b) overeenkomstig artikel 37, lid 2, van Richtlijn [XXXX/XX/EG] maatregelen nemen om de methaanemissies te testen, te verklaren of te beperken.
4. Na de afronding van het VN/ECE-deeltjesmeetprogramma, dat wordt uitgevoerd onder leiding van het Wereldforum voor de harmonisatie van voertuigreglementen, zal de Commissie:
  - a) deze verordening overeenkomstig artikel 14 wijzigen om de op deeltjesmassa gebaseerde grenswaarden in bijlage I bij deze verordening opnieuw vast te stellen en in die bijlage op deeltjesaantal gebaseerde grenswaarden op te

nemen, zodat deze grotendeels aansluiten bij de massagrenswaarden voor benzine- en dieselmotoren.

- b) overeenkomstig artikel 37, lid 2, van Richtlijn [XXXX/XX/EG] een herziene meetprocedure voor deeltjes en een grenswaarde voor het deeltjesaantal vaststellen.

*Artikel 14*  
*Wijzigingen*

De Commissie kan deze verordening wijzigen volgens de procedure van artikel 37, lid 2, van Richtlijn [XXXX/XX/EG] en overeenkomstig artikel [36, leden 2, 3 en 4] van die richtlijn.

*Artikel 15*  
*Wijziging van Richtlijn [XXXX/XX/EG]*

De bijlagen IV, VI en XI bij Richtlijn [XXXX/XX/EG] worden gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.

*Artikel 16*  
*Wijziging van Richtlijn 72/306/EEG*

Aan artikel 1 van Richtlijn 72/306/EG wordt de volgende alinea toegevoegd:

“Deze richtlijn is echter niet van toepassing op voertuigen zoals bedoeld in artikel 2 van [deze verordening].”

*Artikel 17*  
*Intrekking*

1. De Richtlijnen 70/220/EEG, 80/1268/EEG, 89/458/EEG, 91/441/EEG, 93/59/EEG, 94/12/EG, 96/69/EG, 98/69/EG en 2004/3/EG worden ingetrokken met ingang van [18 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening].
2. Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijnen gelden als verwijzingen naar deze verordening.

*Artikel 18*  
*Inwerkingtreding*

1. Deze verordening treedt in werking op de derde dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Deze verordening is van toepassing met ingang van [18 maanden + 1 dag na de inwerkingtreding], met uitzondering van artikel 9, lid 1, en artikel 11.
3. Indien de vaststelling van wijzigingen of uitvoeringsmaatregelen zoals bedoeld in artikel 5, lid 6, en artikel 13, leden 1 en 3, wordt uitgesteld tot na [6 maanden na de

datum van inwerkingtreding van deze verordening] worden de data in artikel 9, leden 2 en 3, vervangen door de in de wijzigingen of uitvoeringsmaatregelen vermelde data.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*



## **BIJLAGEN**

BIJLAGE I – Emissiegrenswaarden

BIJLAGE II – Wijziging van Richtlijn [XXXX/XX/EG]

## BIJLAGE I – Emissiegrenswaarden

Tabel 1 – Euro 5-emissiegrenswaarden

		Referentie- massa (RM) (kg)	Grenswaarden											
			Massa koolmonoxide (CO)		Massa koolwaterstoffen (HC)		Massa stikstofoxiden (NO <sub>x</sub> )		Gecombineerde massa koolwater- stoffen en stikstofoxiden (HC + NO <sub>x</sub> )		Deeltjesmassa (PM)		Number of particulates <sup>(1)</sup> (PM)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (#/km)	
Catego- rie	Klas- se		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(2)</sup>	CI	PI	CI
M	—	All	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1305	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	100	—	75	260	—	320	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	120	—	82	310	—	380	5.0	5.0		

Legende: PI = elektrische ontsteking, CI = compressieontsteking

(1) De norm voor het deeltjesaantal zal in een later stadium worden vastgesteld.

(2) De normen voor de deeltjesmassa bij motoren met elektrische ontsteking zijn alleen van toepassing op directe-injectiemotoren die geheel of gedeeltelijk met arm mengsel werken.

**Tabel 2 – Emissiegrenswaarde voor de verdampingsemissietest**

Massa van de verdampingsemissie (g/test)
2

**Tabel 3 – Emissiegrenswaarden voor de uitlaatemissie van koolmonoxide en koolwaterstoffen na een koudestarttest**

Testtemperatuur: 266 K (–7 °C)			
Voertuigcategorie	Klasse	Massa koolmonoxide (CO) L <sub>1</sub> (g/km)	Massa koolwaterstoffen (HC) L <sub>2</sub> (g/km)
M	—	15	1,8
N <sub>1</sub>	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2

## BIJLAGE II – Wijziging van Richtlijn [XXXX/XX/EG]

Richtlijn [XXXX/XX/EG] wordt als volgt gewijzigd:

1. In bijlage IV, deel I, wordt punt 2 van de tabel vervangen door:

Onderwerp	Regelgevingstekst	Publicatieblad	Van toepassing op									
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
2. Emissies	[.../.../EG]	L .. van ..., blz. ...	X	X	X	X	X	X				

2. In bijlage IV, deel I, aanhangsel 1, wordt punt 2 van de tabel vervangen door:

	Onderwerp	Regelgevings-tekst	Publicatieblad	M <sub>1</sub>
2.	Emissies	[.../.../EG]	L .. van ..., blz. ...	A

3. In bijlage VI, aanhangsel 1, wordt punt 2 van de tabel vervangen door:

Onderwerp	Regelgevings-tekst	Gewijzigd bij	Van toepassing op varianten
2. Emissies	[.../.../EG]		

4. In bijlage XI, aanhangsel 1, wordt punt 2 van de tabel vervangen door:

Nr.	Onderwerp	Regelgevings-tekst	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 (¹) kg	M <sub>1</sub> > 2 500 (¹) kg	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
2	Emissies	[.../.../EG]	Q	G+Q	G+Q	G+Q

5. In bijlage XI, aanhangsel 2, wordt punt 2 van de tabel vervangen door:

Nr.	Onderwerp	Regelgevingstekst	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
2	Emissies	[.../.../EG]	A	A	A	A	A	A				

6. In bijlage XI, aanhangsel 3, wordt punt 2 van de tabel vervangen door:

Nr.	Onderwerp	Regelgevings- tekst	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
2	Emissies	[.../.../EG]	Q	Q	Q	Q	Q				

7. In bijlage XI, aanhangsel 4, wordt punt 2 van de tabel vervangen door:

Nr.	Onderwerp	Regelgevingstekst	Mobiele kraan van categorie N <sub>3</sub>
2	Emissies	[.../.../EG]	X