

**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 97/24/EG betreffende bepaalde onderdelen of eigenschappen van motorvoertuigen op twee of drie wielen**

(2000/C 337 E/20)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2000) 314 def. — 2000/0136(COD)

(Door de Commissie ingediend op 22 juni 2000)

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,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig het vijfde actieprogramma, dat de Raad bij zijn resolutie van 1 februari 1993 <sup>(1)</sup> 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 <sup>(2)</sup> 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 EG-typegoedkeuring van twee- en driewielige voertuigen <sup>(3)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/7/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(4)</sup>.
- (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 stikstof-oxidenuitstoot 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 als voor motorfietsen met viertaktmotor komt te liggen. 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) Controle en onderhoud worden van wezenlijk belang geacht om te voorkomen dat de uitstoot van nieuwe voertuigen na verloop van tijd aanvaardbare niveaus overschrijden. 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 % vol. voor een koolmonoxidegehalte, te worden vervangen door de verplichting, met het oog op de technische controle de nodige gegevens te meten en te registreren.
- (6) Motorfietsen op drie of vier wielen zijn voorzien van een motor met hetzij elektrische ontsteking, hetzij compressie-ontsteking. Evenals bij personenauto's is voor elk van deze categorieën een aparte reeks grenswaarden vereist.
- (7) 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.
- (8) 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 te zijn gebonden die concurrentievervalsing op de interne markt moeten voorkomen.

<sup>(1)</sup> PB C 138 van 17.5.1993, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 226 van 18.8.1997, blz. 1.

<sup>(3)</sup> PB L 225 van 10.8.1992, blz. 72.

<sup>(4)</sup> PB L 106 van 3.5.2000, blz. 1.

- (9) Voor de typegoedkeuring dient een nieuwe proefcyclus te worden ingevoerd waardoor de representativiteit wordt verhoogd van de uitstootprestaties 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.
- (10) 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.
- (11) Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel, zoals neergelegd in artikel 5 van het Verdrag, kunnen de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de verlaging van het huidige niveau van verontreiniging door uitlaatgassen, niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt en kunnen deze derhalve beter door de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten dienangaande worden verwezenlijkt. De onderhavige richtlijn beperkt zich tot het vereiste minimum om deze doelstellingen te bereiken en gaat niet verder dan hiertoe nodig is.
- (12) Richtlijn 97/24/EG moet dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

#### Artikel 1

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

#### Artikel 2

1. Met ingang van 1 januari 2002 mogen de lidstaten om redenen die verband houden met de maatregelen tegen luchtverontreiniging:

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

indien de maatregelen tegen luchtverontreiniging in overeenstemming zijn met Richtlijn 97/24/EG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn.

2. Met ingang van 1 januari 2003 mogen de lidstaten om redenen die met de maatregelen tegen luchtverontreiniging verband houden, voor een type voertuig niet langer de in artikel 4, lid 1, van Richtlijn 92/61/EEG bedoelde EG-typegoedkeuring

verlenen indien dit type niet aan Richtlijn 97/24/EG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, voldoet.

Voor de proef van het type I zijn de grenswaarden van rij A van de tabel in hoofdstuk 5, bijlage II, van Richtlijn 97/24/EG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, van toepassing.

3. Met ingang van 1 januari 2004 dienen de lidstaten:

- a) certificaten van overeenstemming waarvan nieuwe voertuigen overeenkomstig Richtlijn 92/61/EEG vergezeld gaan, als niet langer geldig te beschouwen, en
- b) de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen die niet overeenkomstig Richtlijn 92/61/EEG van een certificaat van overeenstemming vergezeld gaan, te verbieden,

om redenen die verband houden met de maatregelen tegen luchtverontreiniging, indien deze voertuigen niet voldoen aan Richtlijn 97/24/EG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn.

Voor de proef van het type I zijn de grenswaarden van rij A van de tabel in hoofdstuk 5, bijlage II, van Richtlijn 97/24/EG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, van toepassing.

#### Artikel 3

1. De lidstaten mogen uitsluitend met betrekking tot motorvoertuigen die voldoen aan Richtlijn 97/24/EG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, fiscale stimuleringsmaatregelen treffen. Deze maatregelen dienen met de die hierna onder a) of onder b) gestelde voorwaarden in overeenstemming te zijn:

- a) 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, van Richtlijn 97/24/EG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn; zij vervallen zodra de in artikel 2, lid 3, bedoelde uitstootgrenswaarden voor nieuwe voertuigen van kracht worden.
- b) 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, van Richtlijn 97/24/EG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn.

2. De in lid 1 bedoelde stimuleringsmaatregelen hebben voor elk type voertuig een waarde die lager ligt dan de bijkomende kosten van de technische oplossingen die zijn toegepast om te voldoen aan de facultatieve grenswaarden van rij A of rij B van de tabel in hoofdstuk 5, bijlage II, van Richtlijn 97/24/EG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn.

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 overwegen de uitstootnormen voor onder deze richtlijn vallende voertuigen verder aan te scherpen, waarbij zij rekening zal houden met:

- a) de technische ontwikkelingen op het gebied van de uitstootbeperkingstechnologie en de technische en economische toepasbaarheid daarvan op motorfietsen;
  - b) 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;
  - c) de mogelijkheid van wereldwijde harmonisatie van de proefcyclus;
  - d) de correlatie tussen de grenswaarden voor de huidige en voor de nieuwe proefcyclus.
2. Op grond van de in lid 1 genoemde elementen dient de Commissie zo nodig een voorstel bij het Europees Parlement en de Raad in, waarin onder meer zijn opgenomen:

- a) een nieuwe speciale proefcyclus die wordt gebruikt voor de meting van de uitstoot bij de proef van het type I;

b) de vanaf 2006 geldende verplichte grenswaarden.

*Artikel 5*

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 2001 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van de 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.

*BIJLAGE*

Hoofdstuk 5 van Richtlijn 97/24/EG, wordt als volgt gewijzigd:

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 (NO<sub>2</sub>)-equivalent, en koolwaterstoffen, uitgaande 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.”

b) Punt 2.2.1.1 wordt vervangen door:

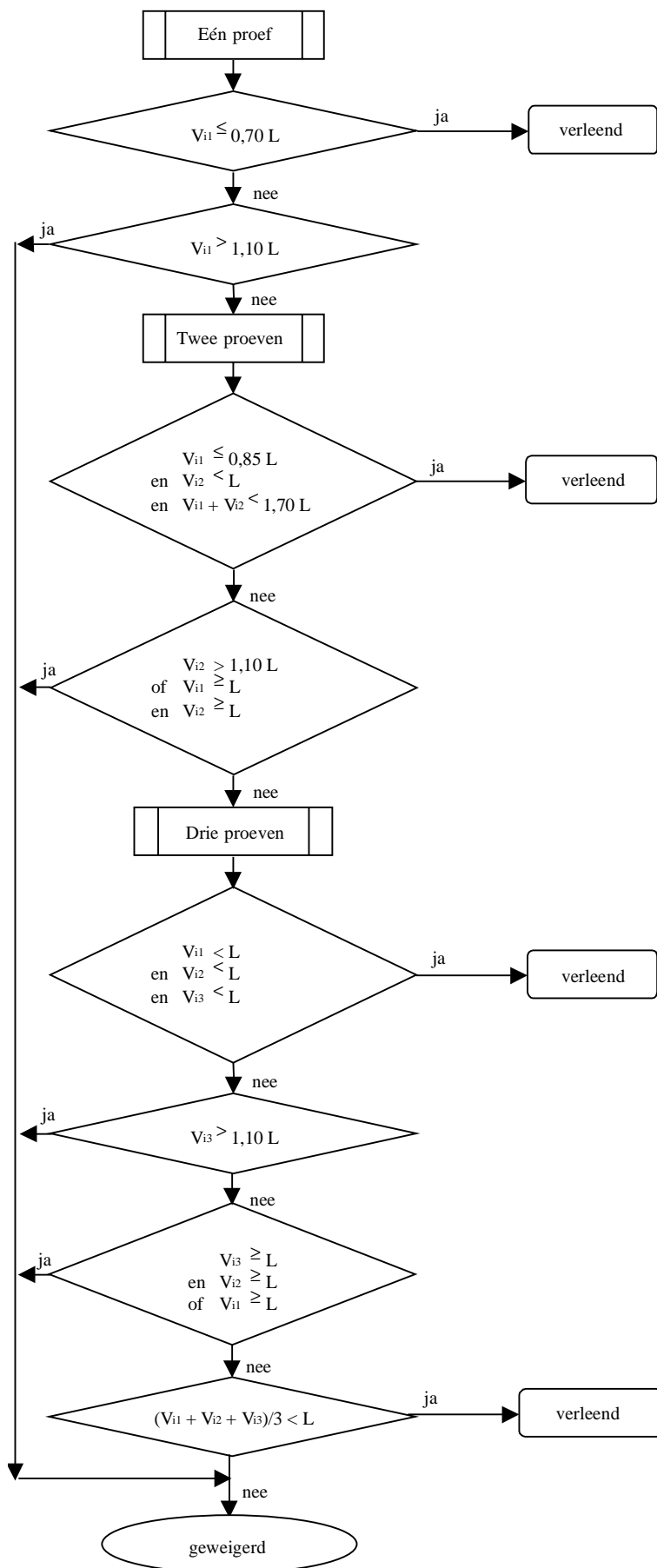
„2.2.1.1. Proef van het type I (bepaling van de gemiddelde uitstoot van uitgassen in een bebouwd gebied met druk verkeer)

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 het 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 het 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 drie maal worden herhaald. De resulterende massa van de bij elke proef gemeten gasvormige uitstoot dient lager te zijn dan de in de onderstaande tabel gegeven grenswaarde (rij A):

	Categorie	Massa koolmonoxide (CO)	Massa koolwaterstoffen (HC)	Massa stikstofoxiden (NO <sub>x</sub> )
		L <sub>1</sub> (g/km)	L <sub>2</sub> (g/km)	L <sub>3</sub> (g/km)
<b>Grenswaarden voor motorfietsen (op 2 wielen) ten behoeve van de typegoedkeuring en de overeenstemming van de productie</b>				
A (2003)	alle	5,5	1,2	0,3
B <sup>(1)</sup>	I (≤ 150 cc)	2,0	0,8	0,2
	II (> 150 cc)	2,0	0,3	0,1
<b>Grenswaarden voor drie- en vierwielers ten behoeve van de typegoedkeuring en de overeenstemming van de productie (elektrische ontsteking)</b>				
A (2003)	alle	7,0	1,5	0,4
<b>Grenswaarden voor drie- en vierwielers ten behoeve van de typegoedkeuring en de overeenstemming van de productie (compressieontsteking)</b>				
A (2003)	alle	2,0	1,0	0,65

<sup>(1)</sup> De waarden in rij B zijn facultatief en gelden ten behoeve van artikel 3 van de richtlijn.

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 V<sub>1</sub> het resultaat van de eerste proef en V<sub>2</sub> 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<sub>1</sub> ≤ 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:

$$V_1 \leq 0,85 \text{ L en } V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L en } V_2 \leq 0,85 \text{ L.}''$$

c) In punt 2.2 worden Tabel I en Tabel II geschrapt.

d) Punt 2.2.1.2 wordt vervangen door:

„2.2.1.2. Proef van het 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 het 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.  $> 2000 \text{ min}^{-1}$ ):
- 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, als gewijzigd, bedoelde document.”
- e) Het volgende nieuwe punt 3.1.1 wordt toegevoegd:
- „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.”
- f) 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”.
- g) 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.”
- h) 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.”
- i) 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 tenminste  $0,4 \text{ m}^2$ ;
  - 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.”
- j) In punt 6.2.2 van aanhangsel 1 wordt de eerste volzin geschrapt.
- k) 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.”
- l) 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. Voor 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 waardes 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.”
2. Bijlage IV komt als volgt te luiden:

„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.”

---