

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

VOORLOPIGE VERSIE
2005/0282(COD)

5.5.2006

*****I**

ONTWERPVERSLAG

over het 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 (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur: Matthias Groote

Rapporteur voor advies (*): Anja Weisgerber

(*) Nauwere samenwerking tussen commissies – Artikel 47 van het Reglement

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in *vet cursief* aangegeven. De markering in *mager cursief* is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT ...	5
TOELICHTING	32

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het 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 (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2005)0683)¹,
 - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 95 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0007/2006),
 - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie industrie, onderzoek en energie, de Commissie vervoer en toerisme en de Commissie interne markt en consumentenbescherming (A6-0000/2006),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

Amendement 1
Overweging 4

(4) In maart 2001 is de Commissie van start gegaan met het programma “Schone lucht voor Europa” (CAFE), waarvan de hoofdlijnen in een mededeling zijn

(4) In maart 2001 is de Commissie van start gegaan met het programma “Schone lucht voor Europa” (CAFE), waarvan de hoofdlijnen in een mededeling zijn

¹ Nog niet in het PB gepubliceerd.

uiteengezet. Naar aanleiding daarvan is een thematische strategie inzake luchtverontreiniging 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.

uiteengezet. Naar aanleiding daarvan is een thematische strategie inzake luchtverontreiniging vastgesteld. Een van de conclusies van de thematische strategie is dat **emissies uit de vervoersector (vervoer door de lucht, over zee en over het land) en uit de economische sector (grondstoffenverwerkende industrie)** verder moeten worden verminderd om de Europese doelstellingen inzake luchtkwaliteit te verwezenlijken. **De vermindering van de voertuigemissies dient hier als onderdeel van een algehele strategie te worden aangepakt.**

Motivering

Met betrekking tot de thematische strategie inzake luchtkwaliteit moet rekening worden gehouden met het feit dat er naast de voertuigsector nog andere sectoren zijn waar de emissies drastisch moeten worden verminderd.

Amendement 2 Overweging 5

(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.

(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, lagere gezondheidskosten **en extra levensjaren.**

Motivering

Het gaat hier niet alleen om vermindering van gezondheidskosten, maar ook om extra levensjaren. In de evaluatie van de Commissie wordt gesproken over 20.500 geredde levensjaren in 2020.

Amendement 3 Overweging 6

(6) Om het vrije verkeer van voertuigen op de interne markt te bevorderen, zijn een

Niet van toepassing op de Nederlandse

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.

tekst.

Amendement 4
Overweging 7

(7) De Commissie moet de technologische ontwikkelingen op het gebied van emissiebeperking op de voet volgen en zo nodig deze verordening daaraan aanpassen.

(7) De Commissie moet de technologische ontwikkelingen op het gebied van emissiebeperking op de voet volgen en, ***indien dit in de tekst van de verordening wordt verlangd***, deze verordening daaraan aanpassen.

Motivering

Niet alles moet via de comitologieprocedure worden opgelost. We moeten ervoor zorgen dat over de hoofdlijnen wordt besloten via de medebeslissingsprocedure.

Amendement 5
Overweging 8

(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 (CH₄).***

(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 ***bij de Raad en het Parlement een voorstel indienen om deze te reglementeren.***

Motivering

Afzonderlijke grenswaarden moeten nu al in acht worden genomen. Voertuigen die op CNG rijden, kunnen niet aan deze waarden voldoen.

Amendement 6 Overweging 8 bis

(8 bis) Om auto's die op gas rijden en een stap voorwaarts betekenen wat betreft de geringe emissie van NOx en deeltjes, niet van de markt te verdringen en tegelijkertijd vooruitgang bij benzineauto's te bevorderen, worden in deze verordening afzonderlijke grenswaarden ingevoerd voor de totale massa van de koolwaterstoffen en de massa van de niet-methaanhoudende koolwaterstoffen.

Motivering

Auto's die op CNG rijden, dragen duidelijk bij tot vermindering van de uitstoot van NOx en deeltjes. Ze stoten veel minder uit dan vergelijkbare benzineauto's en dienen derhalve niet van de markt te worden verdrongen door grenswaarden te hanteren waaraan met de huidige technologie niet kan worden voldaan.

Amendement 7 Overweging 9

(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.

(9) Met het oog op de beperking van de emissies van ultrafijne deeltjes (***PM 2,5 en lager***) moet de Commissie ***zo spoedig mogelijk en uiterlijk bij de inwerkingtreding van de tweede fase (Euro 6)*** naast de momenteel gevolgde aanpak op basis van de deeltjesmassa, ook een aanpak overwegen die gebaseerd is op het aantal deeltjes, ***een en ander op basis van de resultaten van het VN/ECE-deeltjesmeetprogramma (Particulate Measurement Programme - PMP) en onder waarborging van de bestaande ambitieuze doelstellingen voor het milieu.***

Motivering

Met de invoering van grenswaarden voor het aantal deeltjes wordt gewaarborgd dat ultrafijne deeltjes waarvan is aangetoond dat zij bijzonder schadelijk zijn voor de gezondheid nu ook via de meetprocedures worden gedetecteerd. De vermindering van de deeltjesmassa is technisch nog niet mogelijk, maar de invoering van een meetprocedure die het aantal deeltjes meet, garandeert eveneens dat de emissie van ultrafijne deeltjes wordt beperkt.

Amendement 8 Overweging 10

(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.

(10) Om de herhaalbaarheid van metingen van de deeltjesmassa **en het aantal deeltjes** in laboratoria te verbeteren, moet de Commissie **ter vervanging van de tot dusverre gebruikte procedure zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk bij de inwerkingtreding van de tweede fase (Euro 6)** een nieuw testprotocol invoeren, **een en ander op basis van de resultaten van het VN/ECE-deeltjesmeetprogramma (Particulate Measurement Programme - PMP).** 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.

Motivering

Met de invoering van grenswaarden voor het aantal deeltjes wordt gewaarborgd dat ultrafijne deeltjes die bijzonder schadelijk zijn voor de gezondheid nu ook via de meetprocedures worden gedetecteerd. De vermindering van de deeltjesmassa is technisch nog niet mogelijk, maar de invoering van een meetprocedure die het aantal deeltjes meet, garandeert eveneens dat de emissie van ultrafijne deeltjes wordt beperkt.

Amendement 9 Overweging 13 bis (nieuw)

(13 bis) De Commissie dient in haar voorstel voor de volgende fase van de emissienormen (Euro 7) te overwegen

naast de van oudsher gereguleerde emissies ook grenswaarden voor CO₂-emissies in te voeren. Alternatieve brandstoffen zoals biobrandstoffen moeten in dit verband in het bijzonder worden gesteund, aangezien deze wegens hun positieve CO₂-balans tot geringe CO₂-emissies leiden.

Motivering

Om het proces voort te zetten dat is begonnen met de groep op hoog niveau CARS 21, om de automobielindustrie via de wetgeving een duidelijk signaal te geven en met het oog op de beperking van alle door motorvoertuigen via verbranding geproduceerde milieurelevante emissies dienen in de toekomst ook de CO₂-emissies in deze verordening te worden beperkt.

Er moet op grotere schaal gebruik worden gemaakt van biobrandstoffen, omdat deze een economisch en ecologisch duurzame mogelijkheid bieden voor schone voertuigen op de Europese wegen.

Amendement 10

Overweging 13 ter (nieuw)

(13 ter) Om resultaten te bereiken die consistent zijn met een schoon milieu, dient de Commissie te overwegen naast emissienormen op andere terreinen zoals energie-efficiëntie in de motorvoertuigensector regelingen in te voeren.

Motivering

Men mag niet alleen de emissies aanpakken, maar moet ook werken aan de energie-efficiëntie van de voertuigen om het probleem bij de wortel aan te pakken. Naar het voorbeeld van de intelligente voertuigen moet eraan worden gewerkt het verbruik van voertuigen met behulp van computers te verminderen.

Amendement 11

Overweging 13 quater (nieuw)

(13 quater) De Commissie dient in haar voorstel voor de volgende fase van de emissienormen (Euro 7) te onderzoeken of de onderverdeling van

voertuigcategorieën in klassen nog steeds noodzakelijk is.

Motivering

Dit zou een mogelijke verdere vereenvoudiging van de verordening zijn.

Amendement 12

Overweging 16 bis (nieuw)

(16 bis) Ten einde een aspect in de wetgeving te verduidelijken, dient Richtlijn 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 september 2005 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 ontsteking¹ zodanig te worden gewijzigd dat deze alle zware voertuigen bestrijkt en duidelijk wordt gemaakt dat deze verordening betrekking heeft op lichte voertuigen.

¹ PB L 275 van 20.10.2005, blz. 1. Richtlijn zoals gewijzigd bij Richtlijn 2005/78/EG van de Commissie (PB L 313 van 29.11.2005, blz. 1).

Motivering

Met het oog op een betere wetgeving is het van belang dat het toepassingsgebied duidelijk wordt gedefinieerd. Zware benzineauto's vielen tot dusverre onder Richtlijn 70/220/EG. Ook al gaat het om een hypothetisch geval, omdat er weinig zware benzineauto's zijn, moet dit misverstand met het oog op de duidelijkheid toch uit de weg worden geruimd.

Amendement 13

Overweging 17 bis (nieuw)

(17 bis) Om te zorgen voor een vlotte overgang tussen de bestaande richtlijnen en de onderhavige verordening, moet de uitzondering waardoor voertuigen van de categorie M₁ van meer dan 2.500 kg een typegoedkeuring als categorie N₁-voertuigen van de klassen II en III konden krijgen in de Euro 5-fase worden gehandhaafd voor voertuigen die in specifieke sociale behoeften moeten voorzien. Deze uitzondering dient te eindigen bij de inwerkingtreding van de Euro 6-fase.

Motivering

Niet als terreinwagen gebruikte gezinsauto's met meer dan 6 zitplaatsen, afgezien van de chauffeur, voertuigen voor reddings- of bergingsdoeleinden en noodgevallen en voertuigen voor gehandicaptenvervoer of openbare dienstverlening moeten tot de Euro 6-fase een typegoedkeuring als NI-voertuigen van de klassen II en III kunnen krijgen.

Amendement 14

Overweging 18

(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.

(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, **voorzover dit in de betreffende artikelen wordt aangegeven.**

Motivering

Niet alles moet via de comitologieprocedure worden opgelost. We moeten ervoor zorgen dat over de hoofdlijnen wordt besloten via de medebeslissingsprocedure.

Amendement 15

Overweging 19

(19) De doelstelling van deze verordening,

(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,

namelijk de voltooiing van de interne markt door de invoering van gemeenschappelijke technische voorschriften betreffende emissies van motorvoertuigen **en de waarborging van de toegang tot reparatie-informatie voor onafhankelijke garages op dezelfde basis als voor erkende handelaren en reparatiebedrijven**, 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,

Motivering

De toegang tot reparatie-informatie is noodzakelijk voor het vrije verkeer van voertuigen op de interne markt. Voor onafhankelijke garages moet het mogelijk zijn onderhoud en andere diensten aan te bieden om voor milieuvriendelijke voertuigen te zorgen.

Amendement 16 Artikel 1, alinea 1

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

Deze verordening stelt voorschriften betreffende emissies vast voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en vervangingsonderdelen zoals **vervangende voorzieningen tegen luchtverontreiniging**.

Motivering

Er moet een begrip worden gehanteerd waarmee geen enkele technologie wordt benadeeld of innovaties worden beperkt.

Amendement 17 Artikel 2

1. Deze verordening is van toepassing op motorvoertuigen:

a) uitgerust met een motor met elektrische ontsteking;

b) van de categorieën M_1 en N_1 , zoals gedefinieerd in [bijlage II] bij Richtlijn [XXXX/XX/EG], uitgerust met een gasmotor met elektrische ontsteking; en

c) van de categorieën M_1 en N_1 , 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_2 en N_2** , 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.

1. Deze verordening is van toepassing op motorvoertuigen **van de categorieën M_1 , M_2 en N_1 als gedefinieerd in [bijlage II] bij richtlijn [XXXX/XX/EG] met een technisch toelaatbare maximummassa van maximaal 3.500 kg of een referentiemassa van maximaal 2.610 kg.**

2. Op verzoek van de fabrikant kan **de op grond van deze verordening verleende typegoedkeuring voor voertuigen van de categorieën M_1 , M_2 en N_1 worden uitgebreid tot voertuigen van de categorieën M_1 , M_2 en N_2** , 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.

Motivering

Om verwarring te voorkomen, moet duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de regeling voor lichte en voor zware voertuigen. Het toepassingsgebied moet derhalve worden gewijzigd. Het nieuwe toepassingsgebied is technologisch neutraal, dus wordt niet verwezen naar motoren en brandstoffen. De wijziging van het toepassingsgebied van deze verordening houdt verband met het amendement tot wijziging van het toepassingsgebied van Richtlijn 2005/55/EG die in de toekomst alle zware voertuigen dient te bestrijken.

Amendement 18
Artikel 3, punt 1 bis (nieuw)

(1 bis) "Voertuigen voor specifieke sociale behoeften": hetzij niet als terreinwagen gebruikte gezinsauto's met meer dan 6 zitplaatsen, afgezien van de chauffeur, hetzij voertuigen voor reddings - of bergingsdoeleinden en noodgevallen en voertuigen voor gehandicaptenvervoer of openbare diensverlening.

Motivering

Om te zorgen voor een vlotte overgang tussen de bestaande richtlijnen en de onderhavige verordening, moet de uitzondering waardoor voertuigen van de categorie M₁ van meer dan 2.500 kg een typegoedkeuring als categorie N₁-voertuigen van de klassen II en III konden krijgen in de Euro 5-fase worden gehandhaafd voor voertuigen die in specifieke sociale behoeften moeten voorzien. Deze uitzondering dient te eindigen bij de inwerkingtreding van de Euro 6-fase.

Amendement 19
Artikel 3, punt 11

(11) "originele **katalysator**": een **katalysator** die (of samenstel van **katalysatoren** dat) onder de voor het voertuig verleende typegoedkeuring valt;

(11) "**voorziening tegen luchtverontreiniging**": een **voorziening tegen luchtverontreiniging** die (of samenstel van **dergelijke voorzieningen** dat) onder de voor het voertuig verleende typegoedkeuring valt;

Motivering

Met het oog op een heldere wetgeving en om rekening te houden met de technische vooruitgang is het beter een ruim begrip te hanteren in plaats van afzonderlijke punten voor katalysatoren, deeltjesfilters voor dieselmotoren, NO_x-nabehandelingssystemen en verdere in de toekomst technisch mogelijke nabehandelingssystemen. Er moet een begrip worden gehanteerd waarmee geen enkele technologie wordt benadeeld of innovaties worden beperkt.

Amendement 20
Artikel 3, punt 12

(12) "**vervangingskatalysator**": een **katalysator** (of samenstel van **katalysatoren**) ter vervanging van een originele **katalysator** die (dat) kan worden goedgekeurd als technische eenheid zoals

(12) "**Vervangende voorziening tegen luchtverontreiniging**": een **voorziening tegen luchtverontreiniging** (of samenstel van **dergelijke voorzieningen**) ter vervanging van een originele **voorziening**

gedefinieerd in Richtlijn [XXXX/XX/EG];

tegen luchtverontreiniging die (dat) kan worden goedgekeurd als technische eenheid zoals gedefinieerd in Richtlijn [XXXX/XX/EG];

Motivering

Met het oog op een heldere wetgeving en om rekening te houden met de technische vooruitgang is het beter een ruim begrip te hanteren in plaats van afzonderlijke punten voor katalysatoren, deeltjesfilters voor dieselmotoren, NOx-nabehandelingssystemen en verdere in de toekomst technisch mogelijke nabehandelingssystemen. Er moet een begrip worden gehanteerd waarmee geen enkele technologie wordt benadeeld of innovaties worden beperkt.

Amendement 21 Artikel 3, punt 13

(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;

(13) “reparatie-informatie”: alle informatie die nodig is voor diagnose, onderhoud, inspectie, periodieke controle, reparatie, **montage van onderdelen en voorzieningen**, 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;

Amendement 22 Artikel 3, punt 14

(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

(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 **en onafhankelijke handelaren in** reparatieapparatuur en -gereedschap, distributeurs van reserveonderdelen, uitgevers van technische informatie, automobielclubs, wegenwachtdiensten, bedrijven die keurings- en controlediensten aanbieden en

aanbieden.

bedrijven die opleiding voor reparateurs aanbieden.

Amendement 23
Artikel 4, lid 2

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.

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 **200 000 km** heeft afgelegd.

Motivering

Er moet voor worden gezorgd dat ook oude voertuigen nog over goed functionerende voorzieningen tegen luchtverontreiniging beschikken.

Amendement 24
Artikel 5, lid 4, punt i)

i) referentiebrandstoffen zoals benzine, diesel, gasvormige brandstoffen en biobrandstoffen.

Niet van toepassing op de Nederlandse tekst.

Amendement 25
Artikel 5, lid 5

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

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, niet meer met de emissies in reële

reële omstandigheden overeenstemmen, **neemt zij de nodige maatregelen.**

omstandigheden overeenstemmen **of het wenselijk is de emissies van aanvullende verontreinigende stoffen te reglementeren, stelt zij noodzakelijke wijzigingen aan de Raad en het Parlement voor.**

Motivering

De herziening van de testcycli en de invoering van grenswaarden voor aanvullende verontreinigende stoffen dienen via de medebeslissingsprocedure te worden geregeld.

Amendement 26 Artikel 5, lid 6

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.

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 4 vast. ***De uitvoeringsmaatregelen moeten uiterlijk [zes maanden na de inwerkingtreding van de verordening] beschikbaar zijn.***

Motivering

De autofabrikanten zijn op de technische details van de uitvoeringsmaatregelen aangewezen. Daarom mag het niet langer dan zes maanden duren voordat deze beschikbaar zijn, zodat de nieuwe grenswaarden ook geïmplementeerd kunnen worden.

Amendement 27 Artikel 6, lid 1

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.

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. ***Om dit doel beter te kunnen uitvoeren wordt de informatie verstrekt in overeenstemming met de technische vereisten van de***

OASIS-norm. De fabrikant stelt aan onafhankelijke marktdeelnemers en aan erkende dealers en reparatiebedrijven eveneens opleidingsdocumentatie ter beschikking.

Motivering

De OASIS-norm die in 2003 in samenwerking met verschillende bedrijfssectoren onder leiding van de Commissie werd opgesteld, maakt in de praktijk een daadwerkelijk sterk vereenvoudigde toegang tot informatie over reparaties mogelijk. Verordening 1400/2002 betreffende groepsvrijstellingen verlangt eveneens beschikbaarstelling van opleidingsdocumentatie. Ook in de onderhavige verordening dient daarop te worden gewezen op te zorgen dat ook in de toekomst dergelijke documentatie beschikbaar wordt gesteld.

Amendement 28
Artikel 6, lid 4

4. De reparatie-informatie moet altijd beschikbaar zijn, tenzij eventueel ***bij onderhoudswerkzaamheden.***

4. De reparatie-informatie moet altijd beschikbaar zijn, tenzij eventueel ***zoals vereist bij onderhoud van het informatiesysteem.***

Amendement 29
Artikel 6, lid 5

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.

5. Voor de fabricage en het onderhoud van OBD-compatibele vervangings- en onderhoudsonderdelen en diagnose- en testapparatuur verstrekken de fabrikanten de ***relevante OBD-informatie*** op niet-discriminerende wijze aan belangstellende fabrikanten en reparateurs van onderdelen en diagnose- en testapparatuur.

Motivering

Reparatie-informatie is niet hetzelfde als OBD-informatie. Wil dit lid zin hebben, dan moet specifiek naar OBD-informatie worden verwezen.

Amendement 30
Artikel 8

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.

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 **OBD-informatie** ter beschikking wordt gesteld.

Motivering

Zie motivering bij het amendement op artikel 6, lid 5.

Amendement 31 Artikel 9, leden 2 en 3

2. Met ingang van **[18 maanden + 1 dag na de datum van inwerkingtreding]** of, voor categorie N₁, 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 N₁, 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

2. Met ingang van **1 juni 2009, behalve voor voertuigen van categorie M met een technische toelaatbare maximummassa van meer dan 2500 kg en die in specifieke sociale behoeften moeten voorzien**, of, voor categorie N₁, klasse II en III, **alsmede voor voertuigen van de bovengenoemde categorie M, 1 juni 2010** 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, **en met name aan de Bijlage met uitzondering van de Euro 6 grenswaarden als vermeld in tabel 1 bis van de bijlage I.**

3. Met ingang van **1 juni 2010, behalve voor voertuigen van categorie M met een technische toelaatbare maximummassa van meer dan 2500 kg en die in specifieke sociale behoeften moeten voorzien**, of, voor categorie N₁, klasse II en III, **alsmede voor voertuigen van de bovengenoemde categorie M, 1 juni 2011** beschouwen de lidstaten certificaten van overeenstemming van nieuwe voertuigen die niet **voldoen** aan deze verordening en de desbetreffende

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.

uitvoeringsmaatregelen , **en met name aan de Bijlage met uitzondering van de Euro 6 grenswaarden als vermeld in tabel 1 bis van de bijlage I**, 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.

Motivering

In de loop van de voorbereidende besprekingen is duidelijk geworden dat verdere beperkingen van de grenswaarden nodig en ook technisch haalbaar zijn. De rapporteur stelt derhalve voor een stap verder te gaan en gelijktijdig met fase Euro 5 in deze verordening een volgende fase Euro 6 met lagere grenswaarden op te nemen. Aldus worden doelstellingen voor een beperking op lange termijn vastgesteld die voor de fabrikanten bij onderzoek en ontwikkeling op het gebied van systemen voor motorvoertuigen met lagere emissies zekerheid bieden bij de planning en dus ook als het gaat om investeringen. Tussen de typegoedkeuring voor nieuwe types voertuigen en nieuwe voertuigen zelf moet, net als bij de vorige euro-norm, een afstand van een jaar liggen.

Amendement 32

Artikel 9, leden 3 bis en 3 ter (nieuw)

3 bis. Met ingang van 1 juni 2014, en met ingang van 1 juni 2015 voor categorie N1, klasse II en III, 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, en met name aan de Bijlage met uitzondering van de Euro 6 grenswaarden als vermeld in tabel 1 bis van de bijlage I.

3 ter. Met ingang van 1 juni 2015, en met ingang van 1 juni 2016 voor categorie N1, klasse II en III, beschouwen de lidstaten certificaten van overeenstemming van nieuwe voertuigen die niet voldoen aan

deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen, en met name aan de Bijlage met uitzondering van de Euro 6 grenswaarden als vermeld in tabel 1 bis van de bijlage I, 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.

Motivering

De eerste fase Euro 5 moet op 1.6.2009 in werking treden en de tweede fase Euro 6 met een tussentijd van vijf jaar, d.w.z. op 1.6.2014. Tussen de type goedkeuring voor een nieuw type voertuig en nieuwe voertuigen zelf moet, net als bij de vorige Euro-norm, een afstand van een jaar liggen.

Amendement 33 Artikel 10

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.

1. De nationale autoriteiten verbieden dat nieuwe **emissieverlagende voorzieningen** 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 **emissieverlagende voorzieningen** blijven verlenen onder de voorwaarden waaronder deze typegoedkeuringen oorspronkelijk zijn verleend.

Motivering

Ter verduidelijking en met het oog op de technische vooruitgang is het beter en

ruimer begrip te gebruiken in plaats van elk één punt voor katalysatoren, dieselpartikelfilters, NOx-nabehandelingssystemen en andere in de toekomst technisch mogelijke nabehandelingssystemen. Er moet een begrip worden gebruikt waardoor geen enkele technologie wordt benadeeld en geen innovaties worden beperkt.

Amendement 34
Artikel 11, lid 1, alinea's 1 en 2

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.

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

Deze stimulansen eindigen op

(a) Artikel 9, lid 3, ten aanzien van de prikkels om de voldoen aan de emissiegrenswaarden vervat in tabel 1 van bijlage I.

(b) Artikel 9, lid 3 ter, ten aanzien van de prikkels om de voldoen aan de emissiegrenswaarden vervat in tabel 1 bis van bijlage I.

Motivering

Deze wijziging houdt verband met de invoering van een tweestappen-benadering. Prikkels voor voertuigen om te voldoen aan Euro 5 grenswaarden moeten niet langer gelden als Euro 6 grenswaarden van kracht worden.

Amendement 35
Artikel 13

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

1. De Commissie overweegt 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.

methaanemissies op te nemen in de berekening van de kooldioxide-emissies.

Zonodig legt de Commissie een voorstel aan het Europees Parlement en de Raad voor de maatregelen om methaanemissies te testen, te verklaren of te beperken.

2. Na de afronding van het VN/ECE-deeltjesmeetprogramma, dat wordt uitgevoerd onder leiding van het Wereldforum voor de harmonisatie van voertuigreglementen, **en uiterlijk bij de inwerkingtreding van Euro 6, zal de Commissie, zonder het huidige streefniveau ten aanzien van het milieu te verlagen:**

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.

Motivering

Houdt verband met vorige amendementen met het oog op een evenwichtige benadering van hetgeen moet worden geregeld door middel van comitologie en wat via medebeslissing.

Amendement 36
Artikel 14

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.

De Commissie kan, **door verwijzing naar dit artikel**, 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.

Amendement 37
Artikel 15 bis (nieuw)

Artikel 15 bis

Wijzigingen van richtlijn 2005/55/EG

Richtlijn 2005/55/EG wordt als volgt gewijzigd:

(1) De titel wordt vervangen door:

" Richtlijn 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 september 2005 inzake typegoedkeuring van zware bedrijfsvoertuigen voor wat betreft hun emissies (Euro IV en V)"

(2) Artikel 1 wordt vervangen door:

"In deze richtlijn wordt verstaan onder:

(a) "voertuig": een motorvoertuig als omschreven in artikel 2 van Richtlijn 70/156/EEG, met uitzondering van voertuigen van categorie M1, M2 en N1 met een technisch toelaatbare maximummassa van ten hoogste 3.500 kg of een referentiemassa van ten hoogste 2.610 kg;

(b) "motor": de aandrijvingsbron van een voertuig waarvoor typegoedkeuring als technische eenheid, als omschreven in artikel 3 van Richtlijn [XXXX/XXXX/EG], kan worden verleend;

(c) "milieuvriendelijker gemaakt voertuig (EEV)": een voertuig aangedreven door

een motor die voldoet aan de emissiegrenswaarden in rij C van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage I."

(3) Sectie 1 van Bijlage I wordt vervangen door.

"1. TOEPASSINGSGEBIED

Deze richtlijn is van toepassing op de controle van verontreinigende gassen en deeltjes, de nuttige levensduur van emissiebeperkende voorzieningen, conformiteit van voertuigen/motoren in gebruik en boorddiagnosesystemen (OBD-systemen) van alle motorvoertuigen en op voertuigen als omschreven in artikel 1, met uitzondering van de voertuigen van categorie M1, N1, N2 en M2 waarvoor typegoedkeuring is verleend krachtens Verordening [XXXX/XXXX/EG = de onderhavige verordening]."

Voorzover verdere wijzigingen nodig zijn om bovengenoemde wijzigingen weer te geven, worden Richtlijn 2005/55/EG en de bijbehorende uitvoeringsmaatregelen gewijzigd overeenkomstig de procedure als genoemd in Artikel 37, lid 2 van Richtlijn [XXXX/XXXX/EG].

Motivering

De wijziging van het toepassingsgebied van richtlijn 2005/55/EG houdt verband met de wijziging van het toepassingsgebied van de onderhavige verordening. De gedachte hierachter is dat de onderhavige verordening geldt voor alle personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen terwijl de richtlijn 2005/55/EG betrekking heeft op alle zware bedrijfsvoertuigen ongeacht de gebruikte brandstof.

Amendement 38

Artikel 16

Artikel 16

schrappen

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].”

Motivering

Houdt verband met de wijziging van het toepassingsgebied van de verordening en van richtlijn 2005/55/EG.

Amendement 39

Artikel 17, lid 1

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].

1. De Richtlijnen 70/220/EEG, **72/306/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].

Motivering

Houdt verband met de wijziging van het toepassingsgebied van richtlijn 2005/55/EG.

Amendement 40

Artikel 18, lid 2

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.

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, **die van toepassing zijn met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening]**.

Motivering

Verduidelijking.

Amendement 41

Artikel 18, lid 3

3. Indien de vaststelling van wijzigingen

schrappen

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.

Amendement 42
Bijlage I, tabel 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Tabel 1: Euro 5-emissiegrenswaarden

		Referentie- massa (RM) (kg)	Grenswaarden											
			Massa koolmonoxide (CO)		Massa koolwaterstoffen <i>(HC)</i>		Massa stikstofoxiden (NO _x)		Gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofoxiden <i>(HC + NO_x)</i>		Deeltjesmassa (PM)		Aantal deeltjes ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₂ + L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₅ (#/km)	
Catego- rie	Klas- se		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	All	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
N ₁	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.

Amendement van het Parlement

Tabel 1: Euro 5-emissiegrenswaarden

		Referentie-massa (RM) (kg)	Grenswaarden													
			Massa koolmonoxide (CO)		Massa totaal aan koolwaterstoffen (THC)		Massa niet-methaan-houdende koolwaterstoffen (NMHC)		Massa stikstofoxiden (NO _x)		Gecombineerde totale massa koolwaterstoffen en stikstofoxiden (THC + NO _x)		Deeltjesmassa (PM)		Aantal deeltjes ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Categorie	Klasse		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M ⁽³⁾	—	All	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0		
N ₁ ⁽⁴⁾	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	240	—	300	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	290	—	360	5.0	5.0		

Legende: PI = elektrische ontsteking, CI = compressieontsteking

(1) De norm voor het deeltjesaantal zal *zo spoedig mogelijk en uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van Euro 6* 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.

(3) *Behalve voertuigen met een technische toelaatbare maximummassa van meer dan 2500 kg en die in specifieke sociale behoeften moeten voorzien.*

(4) *Met inbegrip van voertuigen als bedoeld in voetnoot (3).*

Motivering

Zie toelichting.

Amendement 43
Bijlage I, tabel 1 bis (nieuw)

Amendementen van het Parlement

Tabel 1 bis: Euro 6-emissiegrenswaarden

		Referentie- massa(RM) (kg)	Grenswaarden													
			Massa koolmonoxide (CO)		Massa totaal aan koolwaterstoffen (THC)		Massa niet- methaan- houdende kool- waterstoffen (NMHC)		Massa stikstofoxiden (NO _x)		Gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofoxiden (HC + NO _x)		Deeltjesmassa (PM)		Aantal deeltjes ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Catego- rie	Klas- se		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
<i>M</i>	—	<i>All</i>	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
<i>N₁</i>	<i>I</i>	<i>RM ≤ 1305</i>	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
	<i>II</i>	<i>1305 < RM ≤ 1760</i>	1810	630	130	—	90	—	75	100	—	160	5.0	5.0		
	<i>III</i>	<i>1760 < RM</i>	2270	740	160	—	108	—	82	120	—	190	5.0	5.0		

Legende: PI = elektrische ontsteking, CI = compressieontsteking

(1) In dit stadium moet een norm voor aantallen 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.

Motivering

Zie toelichting.

TOELICHTING

Inleiding

Door de verbranding van brandstoffen zoals benzine, diesel en gas, die afkomstig zijn van fossiele energiedragers zoals olie en aardgas, komen emissies vrij die schadelijk voor de gezondheid en voor de flora en fauna zijn en die bijdragen aan de opwarming van de atmosfeer.

Schonere auto's leveren een aanzienlijke bijdrage aan een betere luchtkwaliteit in Europa. Dit houdt nauw verband met de gemiddelde ouderdom van het autopark op de Europese wegen. Daalt de gemiddelde ouderdom van de personenauto's, dan stijgt het percentage auto's dat minder uitlaatgassen produceert die schadelijk zijn voor het milieu en de gezondheid.

Het Commissievoorstel

In het kader van het 6e milieuactieprogramma en de daaruit voortvloeiende programma's "Clean Air For Europe" heeft de Commissie in september jl. een voorstel ingediend voor een thematische strategie ter behoud van schone lucht. Dit voorstel van de Commissie voor een Euro 5 verordening dat op 21.12.2005 werd ingediend, moet één van de maatregelen zijn die een schone lucht moeten bevorderen.

Het Commissievoorstel behelst de invoering van geharmoniseerde technische voorschriften voor lichte motorvoertuigen om de goede werking van de interne markt en tevens hoge mate van milieubescherming te garanderen. Er worden grenswaarden voor de schadelijke emissies van koolmonoxide (CO), koolwaterstoffen (HC), stikstofdioxide (NO_x) en deeltjes (PM) vastgesteld. Om het doel van een goed functionerende interne markt met een gelijktijdige waarborging van een hoge mate van milieubescherming mogelijk te maken, bevat het Commissievoorstel eveneens maatregelen betreffende de toegang tot de reparatie-informatie.

Ter wille van een betere wetgeving dient de volgende Euro-norm een verordening te zijn en dient zij alle eerdere desbetreffende wetsteksten samen te vatten en in te trekken (richtlijn 70/220/EEG en de talrijke wijzigingen daarvan). Parallel met het ingediende voorstel voor een verordening ("beleidsverordening") wordt volgens het concept van twee niveaus een "technische verordening" opgesteld, waarin de technische specificaties die ook de fundamentele eisen bevatten, worden vastgesteld.

Benadering van de rapporteur

- Het toepassingsgebied is in het Commissievoorstel gebaseerd op de diverse motortechnieken. Ter verduidelijking en vereenvoudiging van de tekst stelt de rapporteur voor voortaan van de categorieën voertuigen uit te gaan. Bovendien wordt de differentiatie van de wetgeving tussen lichtere en zware voertuigen verduidelijkt door wijziging van verordening 2005/55/EEG.

- De rapporteur had graag een ambitieuzer Commissievoorstel gezien. In de loop van de voorbereidende besprekingen is duidelijk geworden dat verdere beperkingen van de grenswaarden nodig en ook technisch haalbaar zijn. De rapporteur stelt derhalve voor een stap verder te gaan en gelijktijdig met fase Euro 5 in deze verordening een volgende fase Euro 6 met lagere grenswaarden op te nemen. Aldus worden doelstellingen voor een reductie op lange termijn vastgesteld die voor de fabrikanten bij onderzoek en ontwikkeling op het gebied van systemen voor motorvoertuigen met lagere emissies zekerheid bieden bij de planning en dus ook als het gaat om investeringen. De eerste fase Euro 5 moet op 1.6.2009 ingaan en de tweede fase Euro 6 na een tussenperiode van vijf jaar, d.w.z. op 1.6.2014.
- De mening dat de grenswaarden voor stikstofoxiden in het ontwerp van Commissie niet ambitieus genoeg zijn, wordt algemeen gedeeld. Stikstofoxiden veroorzaken onder meer zure regen, eutrofiëring en ozon nabij het aardoppervlak, wat voor mensen levensgevaarlijk kan zijn (prikkeling en beschadiging van de ademhalingsorganen), en zijn bovendien verantwoordelijk voor een sterke vervuiling van bossen en landbouwgronden. Voor motorvoertuigen met compressieontsteking stelt de rapporteur derhalve in de Euro 5 fase een verdere verlaging met 10% voor vergeleken bij het Commissievoorstel, d.w.z. 180 mg/km. Een nog verdere verlaging zou in deze fase niet realistisch zijn, omdat dit de invoering van NOx-nabehandelingssystemen zou betekenen, die voor lichte voertuigen nog in de testfase verkeren en waarvoor er nog een gat op de markt bestaat. Daarom stelt de rapporteur voor om in de tweede fase, Euro 6, een verdere verlaging van de NOx-grenswaarden voor de diesel van circa 60% vast te stellen, d.w.z. een grenswaarde van 75 mg/km. Voor motoren met elektrische ontsteking moeten de grenswaarden van het Commissievoorstel gehandhaafd worden, d.w.z. een vermindering van 25% vergeleken met de fase Euro 4. Een verdere verlaging zou gezien de ontwikkeling van de directe-injectiemotoren contraproductief zijn.
- De problematiek van de fijne deeltjes moet in de discussie over stikstofoxiden op de achtergrond geraken. Vooral in grote steden is de vervuiling merkbaar en is een verdere verlaging van de grenswaarden onontkoombaar.
- De rapporteur steunt de grenswaarden van het Commissievoorstel voor de fase Euro 5, d.w.z. een verlaging van de uitgestoten deeltjesmassa met 80% door het vaststellen van een grenswaarde van 5 mg/km. Deze grenswaarde kan alleen worden bereikt door het aanbrengen van een deeltjesfilter. Om in de toekomst echter ook de uitstoot van bijzonder fijne deeltjes, die extra schadelijk voor de gezondheid zijn, te kunnen tegengaan, verlangt de rapporteur op een zo kort mogelijke termijn en uiterlijk met de ingang van de fase Euro 6 bovendien de invoering van grenswaarden voor de deeltjesmassa en een meetprocedure voor het aantal deeltjes. Dit moet mogelijk zijn op basis van het huidige onderzoek en aan de hand van de besprekingen in het kader van het onderzoekprogramma van de VN/ECE over de meting van deeltjes.
- Voertuigen die op CNG rijden, zijn veel minder belastend voor het milieu dan motorvoertuigen die uitsluitend op diesel of benzine rijden. CNG-voertuigen hebben geen deeltjesprobleem en de uitstoot van stikstofoxiden ligt ook aanzienlijk lager dan van voertuigen die conventionele brandstof gebruiken. Om deze voertuigen niet van

de markt te verdringen omdat zij niet aan de door de Commissie voorgestelde grenswaarden voor koolwaterstoffen kunnen voldoen, stelt de rapporteur voor om voor de totale massa van koolwaterstoffen (HC) de norm Euro 4 te handhaven en om in de tabellen in de Bijlage een extra kolom op te nemen voor niet-methaanhoudende koolwaterstoffen (NMHC), opdat er voor auto's die op benzine rijden, een ambitieuze grenswaarde voor koolwaterstoffen blijft bestaan.

- Voor de fasen en Euro 3 en 4 bestaat de regeling dat voertuigen van de categorie M van meer dan 2.500 kg en van categorie N1 klasse II en III een typegoedkeuring kunnen krijgen. Deze uitzondering is momenteel niet langer nodig voor alle personenauto's met een totale massa van meer dan 2500 kg. Om een geleidelijke overgang mogelijk te maken, stelt de rapporteur voor deze uitzondering in de fase Euro 5 te handhaven voor voertuigen die voorzien in een bijzondere sociale behoefte, zoals bijvoorbeeld ambulances, bergingsvoertuigen, vervoer van gehandicapten, voertuigen voor publieke dienstverlening, voertuigen voor grote gezinnen met een capaciteit van meer dan 6 zitplaatsen afgezien van de chauffeur, die niet worden gebruikt als terreinwagen.
- De rapporteur steunt en bepleit voorts de in het Commissievoorstel opgenomen mogelijkheid voor de lidstaten om de voortijdige invoering van schone motorvoertuigen door financiële prikkels te stimuleren.
- De rapporteur is van mening dat de in het Commissievoorstel genoemde duurzaamheid van voorzieningen tegen luchtverontreiniging van 160.000 km niet ambitieus genoeg is. Hij stelt voor verder te gaan en een duurzaamheid van 200.000 km aan te houden. Dit past zou beter bij de norm die voor de Amerikaanse markt geldt en sluit beter aan bij de feitelijke levensduur van motorvoertuigen.
- Wat betreft de discussie over de toegankelijkheid van reparatie-informatie onder hoofdstuk III steunt de rapporteur het Commissievoorstel en beklemtoont hij dat onafhankelijke marktdeelnemers op dezelfde wijze als erkende dealers en reparatiebedrijven volgens de OASIS-norm toegang tot reparatie- en OBD-informatie moeten krijgen. Onderhoud en reparatie van motorvoertuigen dient de bedrijfszekerheid en het regulier gebruik van motorvoertuigen. Als ook onafhankelijke marktdeelnemers zonder problemen reparaties kunnen verrichten wordt de toegang tot het reguliere onderhoud vereenvoudigd. Een regulier onderhoud zorgt voor een veiliger en daarmee milieuvriendelijker gebruik van motorvoertuigen en verdient te worden gesteund.
