



Brussel, 19.3.2018  
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Voorstel voor een

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

**tot wijziging van Verordening (EU) nr. 168/2013 wat de toepassing van de Euro 5-stap  
op de typegoedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers betreft**

## **TOELICHTING**

### **1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL**

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

Onder de term "voertuigen van categorie L" vallen veel verschillende typen lichte voertuigen op twee, drie of vier wielen, zoals gemotoriseerde rijwielen, bromfietsen op twee en drie wielen, motorfietsen op twee en drie wielen, motorfietsen met zijspan en voertuigen op vier wielen (vierwielers), zoals quads voor gebruik op de weg, terreinvoertuigen en quadrimobiles.

De typegoedkeuringsvoorschriften die met ingang van 1 januari 2016 voor "voertuigen van categorie L" gelden, zijn vastgesteld in Verordening (EU) nr. 168/2013 en de vier gedelegeerde en uitvoeringshandelingen ervan<sup>1</sup>.

Overeenkomstig artikel 23, lid 4, van Verordening (EU) nr. 168/2013 heeft de Commissie een verslag ingediend bij het Europees Parlement en de Raad op basis van een alomvattend milieueffectonderzoek<sup>2</sup>. Het verslag resulteerde in aanbevelingen voor verbeteringen in Verordening (EU) nr. 168/2013, Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 44/2014 van de Commissie en Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 134/2014 van de Commissie tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 168/2013. Die aanbevelingen zijn weergegeven in artikel 1, leden 1 en 2, van deze verordening, waarin wijzigingen van de artikelen 21 en 23 van Verordening (EU) nr. 168/2013 worden voorgesteld.

Aangezien de toepassing van de typegoedkeuringsvoorschriften in Verordening (EU) nr. 168/2013 reeds sinds 1 januari 2016 verplicht is, wordt voorgesteld deze handeling zo spoedig mogelijk vast te stellen, en wordt in tegenstelling tot voor de meeste typegoedkeuringshandelingen geen afzonderlijke datum van inwerkingtreding voorgesteld.

Bij Verordening (EU) nr. 168/2013 werd aan de Commissie de bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen toegekend voor een beperkte periode van vijf jaar, die op 21 maart 2018 afloopt. Aangezien er voortdurend behoefte is aan aanpassing van elementen van de typegoedkeuringshandelingen aan de technische vooruitgang of aan andere wijzigingen in overeenstemming met de bevoegdheid, bevat het ontwerpvoorstel tevens een wijziging van artikel 75, lid 2, van Verordening (EU) nr. 168/2013 teneinde te voorzien in een bevoegdheidsperiode van nogmaals vijf jaar, met de mogelijkheid tot stilzwijgende verlenging.

---

<sup>1</sup> Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52).

Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 134/2014 van de Commissie van 16 december 2013 tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de voorschriften voor milieuprestaties en prestaties van de aandrijfeenheid en tot wijziging van bijlage V bij die verordening (PB L 53 van 21.2.2014, blz. 1).

Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 44/2014 van de Commissie van 21 november 2013 ter aanvulling van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voertuigconstructie en algemene voorschriften voor de goedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 25 van 28.1.2014, blz. 1).

Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 3/2014 van de Commissie van 24 oktober 2013 tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad betreffende functionele veiligheidsvoorschriften voor de goedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 7 van 10.1.2014, blz. 1).

<sup>2</sup> Het verslag over het onderzoek: "Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles", EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

## **2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID**

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag voor deze handeling is dezelfde als die voor de te wijzigen handeling, namelijk artikel 114 VWEU.

- **Evenredigheid**

Verordening (EU) nr. 168/2013 bevat de voorschriften voor EU-typegoedkeuring en is gebaseerd op het concept van volledige harmonisering. Daarom worden de op basis van de bevindingen van het alomvattende milieueffectonderzoek aan de voorschriften van die verordening aan te brengen wijzigingen beschouwd als meest geschikt voor het verwezenlijken van de in overweging 9 van Verordening (EU) nr. 168/2013 vastgestelde doelstelling om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen.

- **Keuze van het instrument**

Het gebruik van een verordening wordt passend geacht, omdat het gaat om de wijziging van de bestaande verordening.

## **3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING**

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Overeenkomstig de verplichting in artikel 23, leden 4 en 5, van Verordening (EU) nr. 168/2013 heeft de Commissie een verslag ingediend bij het Europees Parlement en de Raad op basis van een alomvattend milieueffectonderzoek. In overeenstemming met de bevindingen in het verslag van de Commissie, en om de correcte toepassing van de verordeningen te waarborgen, moeten de geïdentificeerde elementen door middel van wijzigingen worden toegevoegd of verduidelijkt.

Uit de algemene bevindingen van het onderzoek blijkt duidelijk dat de in de verordening vastgestelde grenswaarden, data en voorschriften voor alle voertuigen van de categorie L kosteneffectief en technisch haalbaar zijn.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Het verslag van de Commissie bevat verscheidene aanbevelingen voor wijzigingen van Verordening (EU) nr. 168/2013. De aanbevelingen zijn gebaseerd op de raadplegingen van belanghebbenden gedurende de loop van het onderzoek. Bovendien zijn alle relevante belanghebbenden en de vertegenwoordigers van de lidstaten op de hoogte gehouden van de vooruitgang van de studie, tijdens de bijeenkomsten van de werkgroep motorvoertuigen in mei, september en december 2016 en in maart en juni 2017.

De Commissie heeft in maart 2017 een eerste versie van het document ingediend en feedback ontvangen van belanghebbenden in de sector, goedkeuringsinstanties, technische diensten en sociale partners, die hun steun gaven aan bijgevoegd ontwerpdocument.

Voorstel voor een

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

### **tot wijziging van Verordening (EU) nr. 168/2013 wat de toepassing van de Euro 5-stap op de typegoedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers betreft**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 114,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op grond van het verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over het alomvattende effectonderzoek van de Euro 5-milieustap voor voertuigen van categorie L<sup>3</sup> overeenkomstig artikel 23, lid 4, van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad<sup>4</sup> betreffende de Euro 5-emissiestap, en rekening houdend met de problemen waarmee goedkeuringsinstanties en belanghebbenden bij de toepassing van die verordening worden geconfronteerd, moet een aantal wijzigingen en verduidelijkingen worden aangebracht aan Verordening (EU) nr. 168/2013 om de vlotte toepassing ervan te waarborgen.
- (2) Met betrekking tot het voorschrift om voertuigen uit te rusten met een boorddiagnosesysteem (OBD-systeem) van fase II, dat storingen en aantasting van het emissiebeperkingssysteem detecteert en meldt, heeft de Commissie op basis van het alomvattend milieueffectonderzoek geconcludeerd dat er voor sommige voertuigen technische beperkingen bestaan in verband met de bewaking van de katalysator en dat verdere ontwikkeling nodig is om de juiste uitvoering ervan te waarborgen. Naar verwachting zal katalysatorbewaking nog niet beschikbaar zijn voor de eerste ronde van de Euro 5-emissiestap, maar pas in 2025. Artikel 21 van Verordening (EU) nr. 168/2013 moet derhalve voorzien in de aanlooptijd die nodig is om de juiste uitvoering van het voorschrift inzake het OBD-systeem van fase II te waarborgen.
- (3) De vrijstelling voor bromfietsen (categorieën L1e en L2e) van het voorschrift inzake het OBD-systeem van fase II moet worden verduidelijkt en worden uitgebreid tot lichte vierwielers (categorie L6e) en tot de motorfietssubcategorieën enduro-motorfiets (L3e-AxE) en trialbike (L3e-AxT).

---

<sup>3</sup> Het verslag over het onderzoek: "Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles", EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

<sup>4</sup> Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52).

- (4) Aangezien bromfietsen van de voertuigcategorieën L1e en L2e reeds zijn uitgesloten van het voorschrift inzake het OBD-systeem van fase II, moeten de voertuigen van categorie L6e die zijn ontworpen en gebouwd volgens bromfietsspecificaties en in betrekkelijk kleine volumes worden geproduceerd, eveneens van dat voorschrift worden vrijgesteld.
- (5) Enduro-motorfietsen en trialbikes hebben een korte levensduur en zijn zeer vergelijkbaar in aard en gebruik met zware terreinquads (L7e-B), die zijn vrijgesteld van het voorschrift inzake het OBD-systeem van fase II. De vrijstelling moet derhalve worden uitgebreid tot enduro-motorfietsen en trialbikes.
- (6) In het verslag aan het Europees Parlement en de Raad dat de Commissie op basis van het alomvattend milieueffectonderzoek heeft opgesteld, concludeert zij dat de in artikel 23, lid 3, onder c), van Verordening (EU) nr. 168/2013 opgenomen mathematische duurzaamheidsprocedure, waarbij voertuigen na 100 gereden kilometers worden getest, de daadwerkelijke aantasting van het emissiebeperkingssysteem van een voertuig tijdens de levensduur niet weerspiegelt. Die methode zou niet langer mogen worden gebruikt en moet bijgevolg tegen 2025 geleidelijk worden afgeschaft, teneinde de belanghebbenden voldoende aanlooptijd te verschaffen om zich aan te passen. Voor de periode tot 2025 moet de vereiste totale door het voertuig afgelegde afstand voordat het wordt getest, worden verhoogd, om betrouwbare testresultaten te waarborgen.
- (7) Hoewel de voor de naleving van de Euro 5-grenswaarden benodigde technologie reeds beschikbaar is, concludeerde de Commissie in haar verslag aan het Europees Parlement en de Raad op basis van het alomvattend milieueffectonderzoek dat werd verricht overeenkomstig artikel 23, lid 4, van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de Euro 5-emissiestap, dat de toepassingsdatum van de Euro 5-emissiegrenswaarden voor bepaalde voertuigen van voertuigcategorie L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT en L3e-AxE) van 2020 moet worden uitgesteld tot 2022 teneinde de kosten-batenverhouding te verbeteren ten opzichte van het uitgangspunt. Daarnaast hebben de fabrikanten van dergelijke voertuigen, voornamelijk kmo's, meer aanlooptijd nodig om ervoor te zorgen dat de overgang naar emissieloze aandrijfsystemen, zoals elektrificatie, op een kosteneffectieve manier kan worden bewerkstelligd.
- (8) Bepaalde inconsistenties met betrekking tot de toepassingsdata van de grenswaarden voor het geluidsniveau voor Euro 5 in bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 168/2013 moeten worden opgehelderd, om ervoor te zorgen dat de bestaande grenswaarden (Euro 4) toepasselijk blijven totdat de nieuwe grenswaarden voor Euro 5 kunnen worden vastgesteld.
- (9) Bij Verordening (EU) nr. 168/2013 werd aan de Commissie de bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen toegekend voor een periode van vijf jaar, die op 21 maart 2018 afloopt. Aangezien er voortdurend behoefte is aan aanpassing van elementen van de typegoedkeuringswetgeving aan de technische vooruitgang of aan andere wijzigingen in overeenstemming met de bevoegdheid, moet artikel 75, lid 2, van die verordening worden gewijzigd teneinde de bevoegdheidsperiode met vijf jaar te verlengen met de mogelijkheid tot stilzwijgende verlenging.
- (10) Ter wille van de rechtszekerheid moet de in Verordening (EU) nr. 168/2013 vastgelegde bevoegdheidsverlening aan de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen inzake de technische voorschriften met betrekking tot boorddiagnose duidelijker en preciezer worden geformuleerd.

- (11) Aangezien deze verordening wijzigingen van Verordening (EU) nr. 168/2013 behelst zonder de normatieve inhoud ervan uit te breiden en aangezien de doelstellingen van deze verordening niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt maar vanwege de omvang en de gevolgen beter door de Unie kunnen worden bereikt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (12) Verordening (EU) nr. 168/2013 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,  
HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

Verordening (EU) nr. 168/2013 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 21 wordt vervangen door:

#### *"Artikel 21*

#### *Algemene voorschriften voor boorddiagnosesystemen*

1. Voertuigen van categorie L, met uitzondering van voertuigen van de categorieën L1e, L2e en L6e, worden uitgerust met een OBD-systeem dat voldoet aan de functionele voorschriften en testprocedures die zijn vastgelegd in de ingevolge lid 8 vastgestelde gedelegeerde handelingen en vanaf de in bijlage IV vermelde toepassingsdata.
2. Vanaf de in bijlage IV, punt 1.8.1, vermelde data worden voertuigen van de (sub)categorieën L3e, L4e, L5e-A en L7e-A uitgerust met een OBD-systeem van fase I dat elektrische of elektronische storingen in het emissiebeperkingssysteem detecteert en die storingen meldt die ertoe leiden dat de in bijlage VI, onder (B1), vastgestelde emissiegrenswaarden worden overschreden.
3. Vanaf de in bijlage IV, punt 1.8.2, vermelde data worden voertuigen van de (sub)categorieën L3e, L4e, L5e en L7e uitgerust met een OBD-systeem van fase I dat elektrische of elektronische storingen in het emissiebeperkingssysteem detecteert en dat in werking treedt zodra de in bijlage VI, onder (B1), vastgestelde emissiegrenswaarden worden overschreden. OBD-systemen van fase I voor die voertuig(sub)categorieën melden ook de inwerkingtreding van een functioneringsmodus die het motorkoppel aanzienlijk vermindert.
4. Vanaf de in bijlage IV, punt 1.8.3, vermelde data worden voertuigen van de (sub)categorieën L3, L4e, L5e en L7e uitgerust met een OBD-systeem van fase I dat elektrische of elektronische storingen in het emissiebeperkingssysteem detecteert en dat in werking treedt zodra de in bijlage VI, onder (B2), vastgestelde emissiegrenswaarden worden overschreden. OBD-systemen van fase I voor die voertuig(sub)categorieën melden ook de inwerkingtreding van een functioneringsmodus die het motorkoppel aanzienlijk vermindert.
5. Vanaf de in bijlage IV, punt 1.8.4, vermelde data worden voertuigen van de (sub)categorieën L3e, L4e, L5e-A en L7e-A bovendien uitgerust met een OBD-systeem van fase II dat storingen en aantasting van het emissiebeperkingssysteem detecteert en meldt, met uitzondering van katalysatormonitoring, die ertoe leiden dat

de in bijlage VI, onder (B1), vastgestelde OBD-emissiegrenswaarden worden overschreden.

6. Vanaf de in bijlage IV, punt 1.8.5, vermelde data worden voertuigen van de (sub)categorieën L3e, L4e, L5e-A en L7e-A bovendien uitgerust met een OBD-systeem van fase II dat storingen en aantasting van het emissiebeperkingssysteem detecteert en meldt die ertoe leiden dat de in bijlage VI, onder (B2), vastgestelde OBD-emissiegrenswaarden worden overschreden.
7. De leden 5 en 6 zijn niet van toepassing op enduro-motorfietsen van categorie L3e-AxE en trialbikes van categorie L3e-AxT.
8. Teneinde de melding van storingen in de functionele veiligheid of het emissiebeperkingssysteem door OBD-systemen te harmoniseren en een effectieve en efficiënte reparatie van voertuigen te vergemakkelijken, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 75 gedelegeerde handelingen vast te stellen betreffende de gedetailleerde technische voorschriften met betrekking tot boorddiagnose ten aanzien van de voertuigcategorieën zoals opgenomen in bijlage II, onder (C1) — Voertuigconstructie en algemene typegoedkeuringsvoorschriften, rij 11, met inbegrip van functionele voorschriften voor boorddiagnosesystemen en testprocedures voor de onderwerpen opgesomd in de leden 1 tot en met 7 van dit artikel, en betreffende de gedetailleerde technische voorschriften met betrekking tot testtype VIII als bedoeld in bijlage V."

- 2) In artikel 23, lid 3, wordt punt c) vervangen door:

"c) mathematische duurzaamheidsprocedure:

tot en met 31 december 2024 moet voor elk emissiebestanddeel het product van de vermenigvuldiging van de verslechteringsfactoren in bijlage VII, onder (B), met de resultaten van de milieuprestatietest van een voertuig dat meer dan 100 km heeft afgelegd sinds het aan het einde van de productielijn voor het eerst is gestart, lager zijn dan de grenswaarden van de milieuprestatietest in bijlage VI, onder (A).

Onverminderd de eerste alinea moet voor nieuwe voertuigtypen van 1 januari 2020 en voor bestaande voertuigtypen van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2024 voor elk emissiebestanddeel het product van de vermenigvuldiging van de verslechteringsfactoren in bijlage VII, onder (B), met de resultaten van de milieuprestatietest van een voertuig dat, sinds het aan het einde van de productielijn voor het eerst is gestart, meer dan 2 500 km heeft afgelegd bij een voertuig met een maximumsnelheid van < 130 km/h en meer dan 3 500 km bij een voertuig met een maximumsnelheid van ≥ 130 km/h, lager zijn dan de milieuprestatiegrenswaarden in bijlage VI, onder (A)."

- 3) In artikel 75 wordt lid 2 vervangen door:

"2. De in artikel 18, lid 3, artikel 20, lid 2, artikel 21, lid 8, artikel 22, leden 5 en 6, artikel 23, leden 6 en 12, artikel 24, lid 3, artikel 25, lid 8, artikel 32, lid 6, artikel 33, lid 6, artikel 50, lid 4, artikel 54, lid 3, artikel 57, lid 12, artikel 65 en artikel 74, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een periode van tien jaar vanaf 22 maart 2013. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van vijf jaar verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet. De Commissie stelt uiterlijk op 22 juni

2022 en negen maanden vóór het einde van elke daaropvolgende periode van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie.".

- 4) Bijlage VI wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de deze verordening.

### *Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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*