



**EUROPESE UNIE**

**HET EUROPEES PARLEMENT**

**DE RAAD**

**Straatsburg, 16 januari 2019  
(OR. en)**

**2018/0065 (COD)  
LEX 1861**

**PE-CONS 65/1/18  
REV 1**

**ENT 208  
MI 850  
ENV 772  
CODEC 2020**

**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**

**VERORDENING (EU) 2019/...**  
**VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**van 16 januari 2019**

**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<sup>1</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> PB C 367 van 10.10.2018, blz. 32.

<sup>2</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 29 november 2018 (nog niet in het Publicatieblad bekendgemaakt) en standpunt van de Raad van 17 december 2018.

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 ("het effectonderzoek") dat werd uitgevoerd overeenkomstig artikel 23, lid 4, van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup>, 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 effectonderzoek geconcludeerd dat er voor sommige voertuigen technische beperkingen bestaan in verband met de katalysatorbewaking 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) Aangezien voertuigen van de categorieën L1e en L2e reeds zijn uitgesloten van het voorschrift om uitgerust te zijn met het OBD-systeem van fase I, 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.

---

<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).

- (4) De vrijstelling voor voertuigen van de categorieën L1e en L1e van het voorschrift om uitgerust te zijn met 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).
- (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 om uitgerust te zijn met het OBD-systeem van fase II. Die vrijstelling moet derhalve worden uitgebreid tot enduro-motorfietsen en trialbikes.
- (6) In het effectonderzoek concludeerde de Commissie 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 emissiebeperkingsstelsel 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) De voor de naleving van de Euro 5-grenswaarden benodigde technologie is reeds beschikbaar. Niettemin concludeerde de Commissie in het effectonderzoek 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 2024 teneinde de kosten-batenverhouding te verbeteren ten opzichte van het uitgangspunt. Daarnaast hebben de fabrikanten van die 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) In artikel 30 van Verordening (EU) nr. 168/2013 wordt bepaald dat het EU-typegoedkeuringscertificaat als bijlage de testresultaten bevat. Ter wille van de duidelijkheid moet die bepaling worden gewijzigd om duidelijk te maken dat hiermee het formulier met testresultaten wordt bedoeld.
- (9) Bepaalde inconsistenties met betrekking tot de datum van toepassing van de grenswaarden voor het geluidsniveau voor Euro 5 in bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 168/2013 moeten worden verduidelijkt, om ervoor te zorgen dat de bestaande grenswaarden (Euro 4) van toepassing blijven totdat de nieuwe grenswaarden voor Euro 5 kunnen worden vastgesteld.
- (10) 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 is afgelopen. 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 die verordening worden gewijzigd teneinde de bevoegdheidsperiode met vijf jaar te verlengen met de mogelijkheid tot stilzwijgende verlenging.

- (11) 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.
- (12) Daar deze verordening wijzigingen van Verordening (EU) nr. 168/2013 behelst zonder de normatieve inhoud ervan uit te breiden en daar 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 verwezenlijkt, 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.
- (13) Verordening (EU) nr. 168/2013 moet derhalve 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 in lid 8 bedoelde 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 emissiebeperkingsysteem detecteert en melding maakt van storingen die leiden tot een overschrijding van de in bijlage VI, onder (B1), vastgestelde emissiegrenswaarden.

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 emissiebeperkingsstelsel detecteert en een melding activeert zodra de in bijlage VI, onder (B1), vastgestelde emissiegrenswaarden worden overschreden. OBD-systemen van fase I voor die voertuig(sub)categorieën melden ook de activering van een functioneringsmodus die het motorkoppel aanzienlijk vermindert.
4. Vanaf de in bijlage IV, punt 1.8.3, vermelde data worden voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e uitgerust met een OBD-systeem van fase I dat elektrische of elektronische storingen in het emissiebeperkingsstelsel detecteert en een melding activeert zodra de in bijlage VI, onder (B2), vastgestelde emissiegrenswaarden worden overschreden. OBD-systemen van fase I voor die voertuigcategorieën 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 voertuig(sub)categorieën L3e, L4e, L5e-A en L7e-A bovendien uitgerust met een OBD-systeem van fase II dat, met uitzondering van katalysatormonitoring, storingen en aantasting van het emissiebeperkingsstelsel die leiden tot een overschrijding van de in bijlage VI, onder (B1), vastgestelde OBD-emissiegrenswaarden detecteert en meldt.



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 emissiebeperkingsstelsel die leiden tot een overschrijding van de in bijlage VI, onder (B2), vastgestelde OBD-emissiegrenswaarden detecteert en meldt.
7. De leden 5 en 6 zijn niet van toepassing op enduro-motorfietsen van subcategorie L3e-AxE en trialbikes van subcategorie L3e-AxT.
8. Teneinde de melding van storingen in de functionele veiligheid of het emissiebeperkingsstelsel door OBD-systemen te harmoniseren en een effectieve en efficiënte reparatie van voertuigen te vergemakkelijken, is de Commissie overeenkomstig artikel 75 bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen tot aanvulling van deze verordening door gedetailleerde technische voorschriften vast te leggen met betrekking tot boorddiagnose ten aanzien van de voertuig(sub)categorieën zoals opgenomen in bijlage II, onder (C1) – Voertuigconstructie en algemene typegoedkeuringsvoorschriften, de met nr. 11 verband houdende rij, met inbegrip van functionele voorschriften voor boorddiagnosesystemen en testprocedures voor de in de leden 1 tot en met 7 van dit artikel vermelde onderwerpen, en de in bijlage V bedoelde gedetailleerde technische voorschriften met betrekking tot testtype VIII.";

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).

Niettegenstaande de eerste alinea moet voor nieuwe voertuigtypen vanaf 1 januari 2020 en voor bestaande voertuigtypen vanaf 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 maximum modelvoertuigsnelheid van  $< 130$  km/h en meer dan 3 500 km bij een voertuig met een maximum modelvoertuigsnelheid van  $\geq 130$  km/h, lager zijn dan de uitlaatemissiegrenswaarden in bijlage VI, onder (A).";

3) in artikel 30, lid 1, wordt punt b) vervangen door:

"(b) het formulier met testresultaten;"

4) in artikel 44, lid 1, wordt de tweede alinea vervangen door:

"De eerste alinea is alleen van toepassing op voertuigen die zich op het grondgebied van de Unie bevinden en waarvoor ten tijde van hun productie een geldige EU-typegoedkeuring was verleend, maar die niet zijn geregistreerd of in het verkeer zijn gebracht voor die EU-typegoedkeuring ongeldig werd.";

5) 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 vijf 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.";

6) de bijlagen II, IV, V en VI bij Verordening (EU) nr. 168/2013 worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij 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 Straatsburg,

*Voor het Europees Parlement*

*De voorzitter*

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

## BIJLAGE

De bijlagen II, IV, V en VI worden als volgt gewijzigd:

- 1) in bijlage II, onderdeel C1, in de met nr. 11 verband houdende rij, wordt het teken "X" geschrapt voor de subcategorieën L6e-A en L6e-B;
- 2) in bijlage IV wordt de tabel als volgt gewijzigd:
  - a) de punten 1.1.2.1, 1.1.2.2 en 1.1.2.3 worden vervangen door:

1.1.2.1.	Euro 4: bijlage VI, onder (A1)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; voor L2e-U en L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2.	Euro 4: bijlage VI, onder (A1)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; voor L3e-AxE en L3e-AxT 31.12.2024
1.1.2.3.	Euro 5: bijlage VI, onder (A2)	L1e-L7e	1.1.2020; voor L2e- U, L3e- AxE, L3e- AxT en L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021; voor L2e-U, L3e-AxE, L3e- AxT en L6e-B: 1.1.2025	";

b) de punten 1.8.1, 1.8.2 en 1.8.3 worden vervangen door:

"1.8.1.	functionele voorschriften voor fase I OBD	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	milieutestprocedure fase I OBD (test van type VIII)				
	drempelwaarden milieutest fase I OBD, bijlage VI, onder (B1)				
1.8.2	functionele voorschriften fase I OBD met inbegrip van alle bedrijfsstanden die het motorkoppel aanzienlijk verminderen	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	milieutestprocedure fase I OBD (test van type VIII)				
	drempelwaarden milieutest fase I OBD, bijlage VI, onder (B1)				
1.8.3	functionele voorschriften fase I OBD met inbegrip van alle bedrijfsstanden die het motorkoppel aanzienlijk verminderen	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025	";
	milieutestprocedure fase I OBD (test van type VIII)				
	drempelwaarden milieutest fase I OBD, bijlage VI, onder (B2)				

c) de volgende punten worden ingevoegd:

"1.8.4.	functionele voorschriften voor fase II OBD met uitzondering van katalysatormonitoring	L3e (behalve L3e-AxE en L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	milieutestprocedures fase II OBD (test van type VIII)				
	drempelwaarden milieutest fase II OBD, bijlage VI, onder (B1)				
1.8.5.	functionele voorschriften voor fase II OBD	L3e (behalve L3e-AxE en L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025	";
	milieutestprocedures fase II OBD (test van type VIII),				
	drempelwaarden milieutest fase II OBD, bijlage VI, onder (B2)				

d) de punten 1.9.1 en 1.9.2 worden vervangen door:

"1.9.1.	testprocedure en grenswaarden voor het geluidsniveau, bijlage VI, onder (D)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2.	testprocedure en grenswaarden voor het geluidsniveau <sup>(3)</sup> , bijlage VI, onder (D)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	";

e) punt 1.9.4 wordt vervangen door:

"1.9.4.	VN/ECE-Reglementen nrs. 9, 41, 63 en 92 en aanverwante nieuwe grenswaarden die de Commissie heeft voorgesteld	L1e-L7e			";
---------	---	---------	--	--	----



- 3) in bijlage V, onderdeel B, wordt de inhoud van het vak in de eerste kolom, tweede rij, vervangen door:

"Test van type I <sup>(19)</sup> Deeltjesmassa (alleen Euro 5).";

- 4) bijlage VI wordt als volgt gewijzigd:

a) in onderdeel B1 wordt in de eerste rij de verwijzing naar de Voertuigcategorie "L6e-A" geschrapt;

b) in onderdeel B2 worden in de eerste rij:

i) de woorden "L3e-L7e <sup>(6)</sup>" vervangen door:

"L3e, L4e, L5e, L7e";

ii) de woorden: "Alle voertuigen van categorie L behalve categorie L1e en L2e" vervangen door:

"Alle voertuigen van categorie L behalve categorie L1e, L2e en L6e".