COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(94) 558 def
Brussel. 16.12.1994
94/0286 (COD)

Voorstel voor een
RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN VAN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen

---

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

SAMENVATTING

Met dit voorstel moeten de normen voor lichte bedrijfsvoertuigen en vergelijkbare voertuigen die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, op één lijn worden gebracht met de strengere normen die bij Richtlijn 94/12 voor personenauto's zijn vastgesteld.

Voor deze volgende fase van de emissienormen voor lichte bedrijfsvoertuigen wordt voorgesteld voor de betrokken voertuigen dezelfde op de referentiemassa gebaseerde indeling aan te houden.

De voor categorie I voorgestelde grenswaarden zijn die van Richtlijn 94/12 voor personenauto's. De grenswaarden voor de categorieën II en III zijn even streng als die voor categorie I als rekening wordt gehouden met de bijzondere technische kenmerken van de voertuigen die in deze beide categorieën vallen.

Er zijn geen nieuwe specifieke bepalingen voorgesteld met betrekking tot de beproevingsomstandigheden voor voertuigen met gering vermogen. In de plaats daarvan wordt een overgangstermijn van 2 jaar voorgesteld voordat bestaande voertuigtypen die vóór de vankrachtwording van deze richtlijn zijn goedgekeurd, aan de bepalingen van de onderhavige richtlijn moeten voldoen.

1) ACHTERGROND

Krachtens Richtlijn 93/59/EEG van 28 juni 1993 tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen zijn strenge Europese normen vastgesteld voor lichte bedrijfsvoertuigen en vergelijkbare voertuigen voor het vervoer van personen[1]. Deze normen zijn even streng als de normen die bij Richtlijn 91/441 voor personenauto's zijn vastgesteld[2].

Krachtens artikel 4 van Richtlijn 93/59 was de Commissie ertoe gehouden vóór 31 december 1993 een voorstel voor een nieuwe verlaging van de grenswaarden in te dienen waarover de Raad uiterlijk op 31 december 1994 een besluit moet nemen. Er is vertraging ontstaan tengevolge van de onzekerheden in verband met de vaststelling van de richtlijn voor een verdere verlaging vanaf 1996/7, waarmee de emissiegrenswaarden voor lichte bedrijfsvoertuigen samenhangen. Met de vaststelling

---

(1) De voertuigen die onder de richtlijn vallen zijn lichte bedrijfsvoertuigen met een maximummassa van ten hoogste 3.500 kg (internationale categorie N1) en vergelijkbare voertuigen voor het vervoer van personen (internationale categorie M), d.w.z. voertuigen met meer dan 6 zitplaatsen en/of met een maximummassa van meer dan 2 500 kg.

(2) Richtlijn 91/441 heeft betrekking op voertuigen met ten hoogste 6 zitplaatsen en een maximummassa van ten hoogste 2 500 kg.

op 23 maart 1994 van de Richtlijn betreffende de emissies van personenauto's (94/12)[3], is de weg thans vrij voor het indienen van nieuwe voorstellen voor de emissiegrenswaarden van lichte bedrijfsvoertuigen.

Met de Richtlijn 70/156/EEG, laatst gewijzigd door Richtlijn 93/81/EEG, is de Gemeenschap van mening dat de verwezenlijking van de interne markt op het gebied van motorvoertuigen vereiste het invoeren van een typegoedkeuringsprocedure in alle Lid-Staten, die geleidelijk door één typegoedkeuringsprocedure in de Gemeenschap wordt vervangen. Deze procedure stelt de Lid-Staten niet in staat om verschillende regels van typegoedkeuring op en registratie van nieuwe voertuigen toe te passen mits deze geharmoniseerd zijn. Het valt onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap om deze regels aan te passen aan de vooruitgang van de technologie, door middel van Richtlijnen volgens de algemene voorschriften en de reglementaire benadering in de Richtlijn 70/156/EEC, evenals de aanvullende methodes die in de bijzondere Richtlijnen voorkomen.

2) IN HET VOORSTEL BEHANDELDE VRAAGSTUKKEN

Bij de uitwerking van dit voorstel heeft de Commissie, net zoals bij alle voorstellen van de laatste jaren op dit gebied, de groep van deskundigen op het gebied van emissies van motorvoertuigen (MVEG) geraadpleegd waarin de betrokken nationale overheidsdiensten, industriële, milieu- en consumentenorganisaties zijn vertegenwoordigd. Deze groep heeft met name onderzocht in welke mate de in de betreffende voertuigcategorie gebruikte typen benzine- en dieselmotor aan strengere emissienormen kunnen voldoen. De groep heeft zich bovendien over drie andere problemen gebogen, namelijk:

- In een overweging van Richtlijn 93/59 werd de Commissie verzocht, aan de hand van een passende technische evaluatie, na te gaan of de voertuigcategorieën II en III kunnen worden samengevoegd.

- Volgens dezelfde overweging diende te worden onderzocht of de specifieke grenswaarden voor de controle op de overeenstemming van de produktie kunnen vervallen.

- De Raad heeft de Commissie tevens verzocht in haar voorstellen rekening te houden met de feitelijke rijomstandigheden van voertuigen met gering vermogen, welke worden gekenmerkt door een vermogen/massaverhouding van ten hoogste 30 kW/t en een maximumsnelheid van ten hoogste 130 km/h ("Panda cyclus"), in het licht van het besluit van de Raad om de voor dergelijke voertuigen specifieke testcyclus met ingang van 1 januari 1996 voor voertuigen van categorie I en met ingang van 1 januari 1997 voor de categorieën II en III af te schaffen.

Na het overleg met de deskundigen is de Commissie tot de volgende conclusies gekomen:

---

[3] Richtlijn 94/12 van het Europees Parlement en de Raad van 23 maart 1994 (PB nr. L 100 van 19.4.1994, blz. 42).

3. VOORSTELLEN

3.1. Grenswaarden

De Europese industrie beschikt voor de voertuigcategorieën waarop dit voorstel betrekking heeft over de technologie om te voldoen aan emissienormen die even streng zijn als die welke vanaf 1996/7 voor personenauto's gelden, mits naar behoren rekening wordt gehouden met de voertuigcategorie.

Zo kan voor voertuigen met benzinemotor de geregelde driewegkatalysatortechnologie worden aangepast. Bij dieselmotoren kunnen dezelfde verbeteringen van het verbrandings- en inspuitingssysteem worden aangebracht als bij motoren van personenauto's.

Voertuigen van categorie I kunnen voldoen aan de bij Richtlijn 94/12 voor personenauto's vastgestelde grenswaarden, die op zijn minst als even streng als de huidige Amerikaanse normen worden beschouwd. De gelijkwaardigheid van de grenswaarden voor voertuigen van categorie I met die voor personenauto's werd in Richtlijn 93/59 vastgesteld.

Met betrekking tot de voertuigcategorieën II en III blijven de in Richtlijn 93/59 vermelde technische redenen voor het hanteren van verschillende grenswaarden voor verschillende voertuigcategorieën geldig. De betrokken voertuigen hebben doorgaans, gezien het gebruik waarvoor zij zijn bestemd, een andere opstelling van de aandrijflijn en een andere carrosserievorm die van invloed is op de luchtweerstand in vergelijking met die van personenauto's. De emissies van deze voertuigen zijn bij meting onder identieke testomstandigheden dan ook groter dan die van vergelijkbare personenauto's waarin gebruik wordt gemaakt van dezelfde emissiebestrijdingstechnologie. Met dit feit is rekening gehouden bij het vaststellen van de grenswaarden die voor dergelijke voertuigen gelden.

De Commissie heeft in haar voorstellen tevens rekening gehouden met het feit dat de grenswaarden voor de jaren 1996/7 met de bestaande brandstofkwaliteit moeten worden bereikt. In tegenstelling met de situatie in de VS zullen verbeterde brandstoffen tegen dat tijdstip in Europa niet algemeen beschikbaar zijn. De relatie tussen brandstofkwaliteit en motoremissies, die vooral voor dieselemissies van belang is, is een thema van het "Europees programma inzake emissies, brandstoffen en motortechnologie" (EPEFE/EPEBM) dat momenteel op verzoek van de Commissie door de Europese automobiel- en olie-industrie wordt uitgevoerd. Dit programma zal waarschijnlijk niet voor begin 1995 beslissende resultaten opleveren. Er zal in elk geval een bepaalde aanlooptijd nodig zijn voordat de industrie "schonere" brandstoffen kan produceren.

3.2. Indeling

De bij Richtlijn 93/59 vastgestelde indeling houdt rekening met het zeer heterogene karakter van de voertuigen die onder de richtlijn vallen. Voor zover het de motoren en aandrijflijnen betreft vallen hieronder voertuigen die van personenauto's zijn afgeleid en voertuigen die van zwaardere bedrijfsvoertuigen zijn afgeleid. Daarom zijn de voertuigen ingedeeld in drie categorieën naar hun "referentiemassa", d.w.z. ongeveer de massa van het bedrijfsklare voertuig in onbeladen toestand. Deze indeling wordt

ook gebruikt in de Amerikaanse emissievoorschriften en is in overeenstemming met de huidige praktijk van de Europese automobielindustrie.

Uit de evaluatie van de bestaande technische gegevens is niet naar voren gekomen dat voor de volgende fase van de Europese emissievoorschriften voor lichte bedrijfsvoertuigen de huidige indeling moet worden vervangen door twee categorieën, namelijk categorie I en een samenvoeging van de categorieën II en III.

De indeling zal echter op langere termijn opnieuw bekeken moeten worden, met name in samenhang met de algemene herziening van de EG-emissievoorschriften voor alle lichte voertuigen welke voor het jaar 2000 is gepland.

3.3. Controle op de overeenstemming van de produktie

De toleranties voor de controle op de overeenstemming van de produktie zijn op bevredigende wijze afgeschaft met de voor personenauto's gevonden oplossing die op een herziene statistische methode is gebaseerd, welke ondertussen met de recente Richtlijn 94/12 is vastgesteld. Deze nieuwe methode geldt tevens voor lichte bedrijfsvoertuigen en vergelijkbare voertuigen waardoor de specifieke COP-grenswaarden in dit voorstel kunnen worden weggelaten.

3.4. Beproevingsomstandigheden voor voertuigen met gering vermogen

Een evaluatie van de feitelijke rijpatronen van lichte bedrijfsvoertuigen die onder Richtlijn 93/59 vallen, heeft geen afdoende argumenten opgeleverd voor een alternatieve technische oplossing ter vervanging van de testcyclus met verminderde maximumsnelheid ("Panda cyclus") die speciaal voor dergelijke voertuigen was ontworpen, maar die de Raad met ingang van 1 januari 1996 voor categorie I en met ingang van 1 januari 1997 voor de categorieën II en III heeft afgeschaft.

De geraadpleegde deskundigen waren verdeeld over de noodzaak van uitzonderingsbepalingen voor voertuigen met gering vermogen. De Commissie stelt derhalve voor dergelijke bepalingen niet in het kader van deze volgende fase van Europese emissienormen voor lichte bedrijfsvoertuigen vast te stellen, maar in de plaats daarvan de industrie voldoende tijd te verlenen voor een aanpassing van de thans geproduceerde en goedgekeurde voertuigen die gebruik maken van de bepalingen voor voertuigen met gering vermogen.

4. FISCALE STIMULERINGSMAATREGELEN

Bij de besprekingen over het passende kader voor het treffen van fiscale stimuleringsmaatregelen tot aanmoediging van een vervroegde toepassing van nieuwe lagere grenswaarden, die in verband met de richtlijn betreffende de emissies van personenauto's (94/12) hebben plaatsgevonden, is een eerlijk en evenwichtig compromis bereikt dat de Lid-Staten in staat moet stellen dergelijke stimuleringsmaatregelen onder strikte voorwaarden te treffen, terwijl wordt gegarandeerd dat de stimuleringsmaatregelen ten volle in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht zijn en dat de Commissie daarvan tijdig in kennis wordt gesteld zodat zij haar opmerkingen terzake kan maken. Voorgesteld wordt deze zelfde formule toe te passen bij de nieuwe richtlijn betreffende lichte bedrijfsvoertuigen.

5. FASE 2000

Voorgesteld wordt de Commissie opdracht te geven vóór juni 1996 nieuwe voorstellen in te dienen voor een verdere vermindering van de emissies van lichte bedrijfsvoertuigen. Bij deze voorstellen moet worden uitgegaan van de veelzijdige aanpak tot vermindering van de emissies zoals uiteengezet in artikel 4 van Richtlijn 94/12.

6. CONCLUSIE

De doelstelling van dit voorstel is om de verontreinigende uitlaatgassen van lichte en gelijkaardige voertuigen te verminderen tot een niveau zo strikt en met een snelheid als die voor personeautos. Gezien het korte interval tussen het voorgestelde niveau van severisatie en het latere, vanaf het jaar 2000 overwogen niveau, is het belangrijk dat dit voorstel in de kortst mogelijke tijd wordt goedgekeurd.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN VAN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen

---

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 100 A,

Gezien het voorstel van de Commissie[1],

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité[2],

Overeenkomstig de procedure van artikel 189 B van het Verdrag,

Overwegende dat in het kader van de interne markt maatregelen dienen te worden vastgesteld; dat de interne markt een ruimte zonder binnengrenzen omvat waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd;

Overwegende dat het eerste actieprogramma van de Europese Gemeenschap inzake het milieu[3], waaraan de Raad op 22 november 1973 zijn goedkeuring heeft gehecht, ertoe maande rekening te houden met de laatste vorderingen op wetenschappelijk gebied in de strijd tegen de luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen en de reeds vastgestelde richtlijnen in die zin aan te passen; dat overeenkomstig het vijfde actieprogramma, waarvan de algemene benadering door de Raad bij zijn resolutie van 1 februari 1993[4] is goedgekeurd, extra inspanningen moeten worden geleverd met het oog op een aanzienlijke verlaging van het huidige niveau van verontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen;

Overwegende dat de beoogde doelstellingen, namelijk vermindering van verontreinigende emissies door motorvoertuigen en de totstandbrenging en werking van de interne markt voor motorvoertuigen, niet op afdoende wijze door de Lid-Staten afzonderlijk kunnen worden verwezenlijkt; dat deze derhalve beter kunnen worden verwezenlijkt door de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door motorvoertuigen;

Overwegende dat erkend wordt dat de ontwikkeling van het vervoer in de Gemeenschap een toenemende belasting van het milieu heeft meegebracht dat een aantal officiële prognoses over de stijging van het verkeersaanbod lager zijn gebleken dan de actuele cijfers; dat derhalve strenge emissienormen voor alle motorvoertuigen moeten worden vastgesteld;

---

(1) PB nr. C

(2) PB nr. C 201 van 26.7.1993, blz. 9.

(3) PB nr. C 112 van 20.12.1973, blz. 1.

(4) PB nr. C 138 van 17.5.1993, blz. 1.

Overwegende dat de Commissie een Europees programma inzake emissies, brandstoffen en motortechnologie (EPEFE) heeft opgesteld; dat dit programma ten doel heeft ervoor te zorgen dat de voorstellen voor toekomstige richtlijnen op het gebied van verontreinigende emissies gebaseerd zijn op de best mogelijke oplossingen voor zowel de consument als de economie; dat het programma de verontreiniging betreft die door zowel het voertuig als de brandstof waarmee het wordt aangedreven, wordt veroorzaakt;

Overwegende dat Richtlijn 70/220/EEG van de Raad[5], laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 94/12/EG[6] betreffende maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen, een van de bijzondere richtlijnen van de EEG-typegoedkeuringsprocedure is, die is ingesteld bij Richtlijn 70/156/EEG van de Raad[7], laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 93/81/EEG van de Commissie[8];

Overwegende dat in Richtlijn 70/220/EEG grenswaarden zijn vastgesteld voor de emissies van koolmonoxide en onverbrande koolwaterstoffen die van motoren van deze voertuigen afkomstig zijn; dat deze grenswaarden voor de eerste maal bij Richtlijn 74/290/EEG van de Raad[9] zijn verlaagd en overeenkomstig Richtlijn 77/102/EEG van de Commissie[10] zijn aangevuld met grenswaarden voor de toegestane emissie van stikstofoxiden; dat de grenswaarden voor deze drie soorten verontreinigingen achtereenvolgens zijn verlaagd bij Richtlijn 78/665/EEG van de Commissie[11] en Richtlijnen 83/351/EEG[12] en 88/76/EEG[13] van de Raad; dat bij Richtlijn 88/436/EEG van de Raad[14] grenswaarden voor de emissie van verontreinigende deeltjes door dieselmotoren zijn ingevoerd en bij Richtlijn 89/458/EEG van de Raad[15] strengere Europese normen voor de uitstoot van verontreinigende gassen door auto's met een cilinderinhoud van minder dan 1 400 cm^3; dat deze normen zijn uitgebreid tot alle personenauto's, ongeacht de cilinderinhoud ervan, op basis van een verbeterde Europese testprocedure met een rijcyclus buiten de bebouwde kom; dat voorschriften betreffende de verdampingsemissie en de duurzaamheid van de emissiebeperkende voertuigonderdelen alsmede strengere normen voor emissies van verontreinigende deeltjes door auto's met een dieselmotor bij Richtlijn 91/441/EEG van de Raad[16] zijn ingevoerd; dat personenauto's bestemd voor het vervoer van meer dan zes passagiers of met een maximummassa van meer dan 2 500 kg, lichte bedrijfsvoertuigen en terreinvoertuigen, die onder het toepassingsgebied van Richtlijn 70/220/EEG vallen, bij Richtlijn 93/59/EEG van de Raad[17] aan even strenge normen zijn onderworpen als die voor personenauto's, rekening houdend met de specifieke kenmerken van deze voertuigen; dat de normen voor personenauto's nog scherper zijn gesteld bij Richtlijn 94/12/EEG van de Raad, waarbij tevens een nieuwe methode is ingevoerd voor controle op de overeenstemming van de produktie; dat het noodzakelijk is de normen voor

---

(5) PB nr. L 76 van 6.4.1970, blz. 1.
(6) PB nr. L 100 van 19.4.1994, blz. 42.
(7) PB nr. L 42 van 23.2.1970, blz. 1.
(8) PB nr. L 264 van 23.10.1993, blz. 49.
(9) PB nr. L 159 van 15.6.1974, blz. 61.
(10) PB nr. L 32 van 3.2.1977, blz. 32.
(11) PB nr. L 223 van 14.8.1978, blz. 48.
(12) PB nr. L 197 van 20.7.1983, blz. 1.
(13) PB nr. L 36 van 9.2.1988, blz. 1.
(14) PB nr. L 214 van 6.8.1988, blz. 1.
(15) PB nr. L 226 van 3.8.1989, blz. 1.
(16) PB nr. L 242 van 30.8.1991, blz. 1.
(17) PB nr. L 186 van 28.7.1993, blz. 21.

lichte bedrijfsvoertuigen met die voor personenauto's in overeenstemming te brengen ten einde deze opnieuw ten minste even stringent te doen zijn als die voor personenauto's;

Overwegende dat uit het door de Commissie op dit terrein verrichte werk is gebleken dat de beste technologieën waarover de industrie in de Gemeenschap thans beschikt, verder kunnen worden geperfectioneerd zodat lichte bedrijfsvoertuigen aan aanzienlijk verlaagde emissiegrenswaarden kunnen voldoen; dat de voorgestelde normen voor zowel de goedkeuring van nieuwe voertuigtypen als de controle op de overeenstemming van de produktie zullen gelden, daar de gewijzigde methode voor bemonstering en statistische beoordeling het mogelijk maakt de toleranties in de grenswaarden van vorige stadia van Richtlijn 70/220/EEG te laten vallen;

Overwegende dat de Commissie de haalbaarheid van de samenvoeging van de voertuigcategorieën II en III heeft onderzocht alsook de werkelijke rij-omstandigheden van lichte bedrijfsvoertuigen, in en buiten bebouwde kom, rekening houdend met de bijzondere kenmerken van deze voertuigen;

Overwegende dat de Lid-Staten de mogelijkheid dient te worden geboden om door middel van fiscale stimuleringsmaatregelen het in de handel brengen van voertuigen die aan de communautaire voorschriften voldoen, te bespoedigen; dat deze stimuleringsmaatregelen in overeenstemming moeten zijn met het Verdrag en aan een aantal voorwaarden moeten voldoen om verstoring van de interne markt te voorkomen; dat de bepalingen van deze richtlijn het recht van de Lid-Staten om emissies van verontreinigende en andere stoffen in de berekeningsgrondslag van de motorrijtuigenbelastingen te verdisconteren, onverlet laten;

Overwegende dat de krachtens deze richtlijn opgelegde verplichting tot voorafgaande kennisgeving geen afbreuk doet aan verplichtingen tot voorafgaande kennisgeving die krachtens andere bepalingen van het Gemeenschapsrecht, met name artikel 93, lid 3, van het Verdrag, gelden;

Overwegende dat de Raad uiterlijk op 31 december 1997 de eisen voor "fase 2000" dient vast te stellen op basis van een voorstel dat de Commissie uiterlijk op 30 juni 1996 zal indienen en dat dit voorstel tot een aanzienlijke vermindering van de emissies van lichte bedrijfsvoertuigen dient te leiden;

Overwegende dat de maatregelen tot vermindering van de uitlaatemissies in het jaar 2000 een onderdeel moeten vormen van een veelzijdiger aanpak welke alle maatregelen omvat die de door het wegverkeer veroorzaakte luchtverontreiniging kunnen verminderen; dat alle parameters waarvan is vastgesteld dat zij een aanzienlijke invloed op deze verontreiniging hebben, in artikel 4 van Richtlijn 94/12/EG zijn opgenomen; dat de Commissie zich zal belasten met het noodzakelijke onderzoek naar de technologische, milieu- en rendabiliteitsaspecten, ten einde vóór eind juni 1996 gekwantificeerde doelstellingen voor de communautaire maatregelen voor het jaar 2000 aan te geven,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige richtlijn.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 oktober 1995 aanvaarden de Lid-Staten de naleving van de voorschriften van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij deze richtlijn, voor de doeleinden van artikel 4, lid 1, en van artikel 7, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG.

2. Met ingang van 1 januari 1996 voor motorvoertuigen van categorie I en met ingang van 1 januari 1997 voor motorvoertuigen van de categorieën II en III verlenen de Lid-Staten, om redenen in verband met de luchtverontreiniging door emissies, voor een type motorvoertuig:

   - niet meer de EEG-goedkeuring overeenkomstig artikel 4, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG,

   - noch de nationale goedkeuring, tenzij een beroep wordt gedaan op de bepalingen van artikel 8, lid 2, van Richtlijn 70/156/EEG,

   indien niet aan de voorschriften van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, is voldaan.

3. Met ingang van 1 januari 1997 voor motorvoertuigen van categorie I en met ingang van 1 januari 1998 voor motorvoertuigen van de categorieën II en III:

   - beschouwen de Lid-Staten certificaten van overeenstemming waarvan nieuwe motorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG vergezeld gaan, niet langer als geldig voor de doeleinden van artikel 7, lid 1, van die richtlijn en

   - weigeren de Lid-Staten de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe motorvoertuigen die niet vergezeld gaan van een certificaat van overeenstemming overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG, tenzij een beroep wordt gedaan op de bepalingen van artikel 8, lid 2, van Richtlijn 70/156/EEG,

   om redenen in verband met de luchtverontreiniging door emissies, indien niet aan de voorschriften van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, is voldaan.

   Voor voertuigen met een vermogen/massaverhouding van ten hoogste 30 kW/t[18] en met een maximumsnelheid van ten hoogste 130 km/h gelden in plaats van de in het inleidend zinsdeel van de eerste alinea genoemde data die van 1 januari 1998, respectievelijk 1 januari 1999.

---

[18] gebaseerd op de technische toelaatbare maximummassa volgens fabrieksopgave.

Artikel 3

De Lid-Staten mogen alleen met betrekking tot motorvoertuigen die voldoen aan Richtlijn 70/220/EEG, als gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, fiscale stimuleringsmaatregelen treffen. Deze maatregelen dienen in overeenstemming te zijn met de bepalingen van het Verdrag en aan de volgende voorwaarden te voldoen:

- zij gelden voor alle nieuwe voertuigen die in een Lid-Staat in de handel worden gebracht en die vervroegd aan de voorschriften van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, voldoen;

- zij vervallen zodra de in artikel 2, lid 3, bedoelde emissiegrenswaarden voor nieuwe motorvoertuigen van kracht worden;

- zij vertegenwoordigen voor elk type motorvoertuig een bedrag dat lager ligt dan de bijkomende kosten van de technische oplossingen die toepassing hebben gevonden om aan de vastgestelde waarden te voldoen, en van de installatie ervan op het voertuig.

De Commissie wordt tijdig in kennis gesteld van het voornemen om de in de eerste alinea bedoelde fiscale stimuleringsmaatregelen in te voeren of te wijzigen, zodat zij haar opmerkingen kan maken.

Artikel 4

De Raad neemt op de in het Verdrag voorgeschreven wijze uiterlijk op 31 december 1997 een besluit over de door de Commissie uiterlijk op 30 juni 1996 in te dienen voorstellen voor een verdere fase van de communautaire maatregelen tegen de door de emissies van motorvoertuigen veroorzaakte luchtverontreiniging. Deze maatregelen zullen van toepassing zijn voor het tijdvak vanaf het jaar 2000.

In deze voorstellen gaat de Commissie te werk op de in artikel 4 van Richtlijn 94/12/EG aangegeven wijze.

Artikel 5

1. De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 1 oktober 1995 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

   Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

2. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 6

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van de bekendmaking ervan in het Publikatieblad van de Europese gemeenschappen

Artikel 7

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement	Voor de Raad
De Voorzitter	De Voorzitter

BIJLAGE

WIJZIGINGEN VAN DE BIJLAGEN VAN RICHTLIJN 70/220/EEG ALS GEWIJZIGD BIJ RICHTLIJN 93/59/EEG

De tabel van punt 5.3.1.4 wordt vervangen door:

Voertuig-categorie/klasse		Grenswaarden					
		Referentie-massa MR (kg)	Massa koolmonoxide L_1 (g/km)		Gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofoxiden L_2 (g/km)		Deeltjesmassa L_3 (g/km)
categorie	klasse		benzine	diesel	benzine	diesel[1]	diesel[1]
M[2]		alle	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N1[3]	I	MR ≤ 1 250	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
	II	1 250 < MR ≤ 1700	4,0	1,25	0,7	1,1	0,14
	III	1 700 < MR	5,0	1,5	0,8	1,3	0,20

---

(1) Tot en met 30 september 1999 gelden voor voertuigen met dieselmotoren met directe inspuiting de volgende grenswaarden:

	L_2	L_3
- categorie M(2) en N1 (3), I :	0,9	0,10
- categorie N1(3), II :	1,4	0,19
- categorie N1(3), III:	1,7	0,25.

(2) Met uitzondering van :
- voertuigen bestemd voor het vervoer van meer dan zes personen, inclusief de bestuurder,
- voertuigen met een maximummassa van meer dan 2.500 kg.

(3) Alsmede de in noot 2 gespecificeerde voertuigen van categorie M.

ISSN 0254-1513

COM(94) 558 def.

DOCUMENTEN

NL 14 06

Catalogusnummer: CB-CO-94-602-NL-C

ISBN 92-77-83328-9

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen
L-2985 Luxemburg