KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(94) 558 endelig udg.

Bruxelles, den 16.12.1994

94/0286 (COD)

Forslag til
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV
om ændring af direktiv 70/220/EØF
om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning
om foranstaltninger mod luftforurening
forårsaget af udstødningsgas fra motorkøretøjer

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

RESUMÉ

Det foreliggende forslag tager sigte på at gøre kravene for varebiler og dermed ligestillede køretøjer omfattet af direktivet lige så strenge som de krav, der i direktiv 94/12/EF blev stillet til personbiler.

For denne fase af emissionskrav til varebiler foreslås det at opretholde den nuværende køretøjsklassifikation, som er baseret på køretøjernes referencemasse.

De foreslåede grænseværdier for klasse I er de samme som i direktiv 94/12/EF for personbiler. Grænseværdierne for klasse II og III er lige så strenge som for klasse I, idet der dog er taget hensyn til de særlige tekniske forhold, der gør sig gældende for køretøjer i klasse II og III.

Der foreslås ingen særlige bestemmelser om prøvningsbetingelserne for de såkaldte motorsvage køretøjer. Det foreslås i stedet, at der gives en frist på 2 år, inden eksisterende køretøjstyper, der er godkendt før direktivets ikrafttræden, skal opfylde direktivets bestemmelser.

1. BAGGRUND

Med direktiv 93/59/EØF af 28. juni 1993 om ændring af direktiv 70/220/EØF om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer blev der fastsat strenge europæiske krav til varebiler og dermed ligestillede køretøjer til personbefordring[1]. Kravene ligger på samme niveau som kravene til personbiler i direktiv 91/441/EØF[2].

Ifølge artikel 4 i direktiv 93/59/EØF skal Kommissionen inden den 31. december 1993 forelægge forslag om en ny nedsættelse af grænseværdierne, og Rådet skal tage stilling til forslaget inden den 31. december 1994. Denne tidsplan er blevet forrykket som følge af usikkerheden om vedtagelsen af direktivet om nedsættelse fra 1996/97, som emissionsgrænserne for varebiler er knyttet til. Med vedtagelsen af direktivet om emissioner fra personbiler (94/12/EF) den 23. marts 1994[3] er der nu mulighed for at fremsætte nye forslag om emissionsgrænserne for varebiler.

---

(1) De køretøjer, der er omfattet af direktivet, er varebiler med en største tilladt masse på 3500 kg (international klasse N_1) og dermed ligestillede køretøjer til personbefordring (international klasse M), dvs. køretøjer med plads til over 6 passagerer og/eller en største tilladt masse på over 2500 kg.

(2) Direktiv 91/441/EØF omfatter køretøjer med plads til højst 6 passagerer og en største tilladt masse på højst 2500 kg.

(3) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/12/EF af 23. marts 1994 (EFT nr. L 100 af 19.4.1994, s. 42).

Med direktiv 70/156/EØF, senest ændret ved direktiv 93/81/EØF, har EF besluttet, at virkeliggørelsen af det indre marked inden for motorkøretøjer kræver, at der i alle medlemsstaterne etableres en typegodkendelsesprocedure, som gradvis erstattes af en fælles EF-typegodkendelsesprocedure, der ikke giver medlemsstaterne mulighed for at anvende andre regler end de harmoniserede ved typegodkendelse og registrering af fabriksnye køretøjer. EF har alene kompetencen til at tilpasse disse regler til den tekniske udvikling ved hjælp af et direktiv, efter de generelle forskrifter og procedurer i direktiv 70/156/EØF og eventuelle supplerende regler i særdirektiverne.

2. SPØRGSMÅL, SOM FORSLAGET OMHANDLER

Som alle andre forslag på dette område inden for de seneste år har Kommissionen udarbejdet forslaget efter høring af ekspertgruppen for køretøjsemissioner (MVEG), hvori de berørte nationale administrationer samt industri-, miljø- og forbrugerorganisationer er repræsenteret. Gruppen har især behandlet spørgsmålet om, om de benzin- og dieselmotortyper, der benyttes i den pågældende køretøjsklasse, kan opfylde strengere emissionsnormer. Derudover har gruppen behandlet følgende tre spørgsmål:

- I en af betragtningerne i direktiv 93/59/EØF opfordres Kommissionen til efter en passende teknisk vurdering at overveje, om køretøjsklasse II og III kan slås sammen til én klasse.

- I samme betragtning opfordres der til overvejelse af, om de specifikke grænseværdier for kontrol med produktionens overensstemmelse bør udgå.

- Rådet har opfordret Kommissionen til i sine forslag at tage hensyn til de faktiske kørselsforhold, der gælder for motorsvage køretøjer, som er defineret ved et effekt/vægt-forhold på højst 30 kW/t og en maksimal hastighed på højst 130 km/h ("Panda"-cyklus), på baggrund af Rådets beslutning om at afskaffe den særlige prøvningscyklus for sådanne køretøjer pr. 1. januar 1996 for køretøjer i klasse I og pr. 1. januar 1997 for køretøjer i klasse II og III.

Eksperthøringerne har ledt Kommissionen frem til følgende konklusioner:

3. FORSLAG

3.1 Grænseværdier

Den europæiske industri råder over den fornødne teknologi til de køretøjsklasser, dette forslag omhandler, således at lige så strenge emissionsnormer som dem, der gælder for personbiler fra 1996/97, kan overholdes, under skyldig hensyntagen til den pågældende køretøjsklasse.

For køretøjer med benzinmotor kan der benyttes en teknologi med reguleret trevejskatalysator. For dieselmotorers vedkommende kan der foretages de samme forbedringer af forbrændings- og indsprøjtningssystemet som på personbiler.

Køretøjer i klasse I kan overholde de grænseværdier, der blev fastsat for personbiler i direktiv 94/12/EF, og som anses for mindst lige så strenge som de amerikanske. I direktiv 93/59/EØF blev der fastsat ækvivalente grænseværdier for klasse I-køretøjer og personbiler.

For **køretøjer i klasse II og III** gælder den tekniske begrundelse for forskellige grænseværdier for de forskellige klasser, der blev fastsat i direktiv 93/59/EØF, stadig. Som følge af den tilsigtede anvendelse er de pågældende køretøjers transmissionskonstruktion og karrosseriform, som påvirker deres luftmodstand, sædvanligvis anderledes end personbilers. Derfor er deres emission højere end en tilsvarende personbil, der benytter samme emissionsbegrænsende teknologi, når målingerne foretages under identiske betingelser. Det er der taget hensyn til ved fastsættelsen af de grænseværdier, der kommer til at gælde for sådanne køretøjer.

Kommissionen har i sine forslag også taget hensyn til, at grænseværdierne for 1996/97 skal kunne overholdes med den nuværende brændstofkvalitet. I Europa vil man ikke som i USA have bedre brændstof til rådighed til den tid. Sammenhængen mellem brændstofkvaliteten og motoremissionen, især for dieselmotorer, behandles under et "Europæisk program om emission, brændstof og motorteknologi" (EPEFE), som den europæiske bil- og råolieindustri er ved at gennemføre på Kommissionens opfordring. Programmet vil dog næppe føre til nogen tydelige resultater før begyndelsen af 1995. Under alle omstændigheder vil industrien have brug for en vis frist, inden den kan fremstille "renere" brændstof.

3.2 Klassificering

Ved klassificeringen i direktiv 93/59/EØF er der taget hensyn til, at de køretøjer, der er omfattet af direktivet, udgør en ret inhomogen gruppe, idet motor og transmission i nogle tilfælde stammer fra personbiler og i andre tilfælde fra lastbiler. Derfor er køretøjerne opdelt i 3 klasser efter deres "referencemasse", som omtrent er massen af det ubelastede køretøj i køreklar stand. Der benyttes en tilsvarende klassifikation inden for emissionsbestemmelserne i USA, og den svarer til den europæiske bilindustris praksis i dag.

Ved en vurdering af de foreliggende tekniske data er der intet der tyder på, at det nuværende system bør reduceres til to klasser, nemlig klasse I og en sammenlagt klasse II og III, i næste fase af europæiske emissionskrav til varebiler.

Klassificeringen bør dog tages op på lidt længere sigt, f.eks. i forbindelse med den globale revision af EF-emissionsnormerne for alle lette køretøjer, der er planlagt til år 2000.

3.3 Kontrol med produktionens overensstemmelse

Afskaffelse af tolerancerne ved kontrollen med produktionens overensstemmelse blev anset for begrundet med anvendelse af samme løsning, som i mellemtiden er indført for personbiler ved direktiv 94/12/EF, og som bygger på en revideret statistisk procedure. Den nye procedure gælder også for varebiler og dermed ligestillede køretøjer, således at det i det foreliggende forslag ikke har været nødvendigt at anføre særlige grænseværdier for kontrol af produktionens overensstemmelse.

3.4 Prøvningsforskrifter for motorsvage køretøjer

En vurdering af det faktiske kørselsmønster for de varebiler, der er omfattet af direktiv 93/59/EØF, har ikke givet afgørende argumenter for en teknisk løsning til erstatning for den prøvningscyklus med reduceret maksimumshastighed ("Panda"-cyklusen), som var udtænkt specielt til sådanne køretøjer, men som Rådet har afskaffet pr. 1.1.1996 for klasse I og pr. 1.1.1997 for klasse II og III.

Blandt de adspurgte sagkyndige var der delte meninger om behovet for undtagelsesbestemmelser for motorsvage køretøjer. Derfor foreslår Kommissionen, at der ikke i denne næste fase af europæiske emissionsnormer fastsættes sådanne bestemmelser for varebiler, men at der i stedet gives industrien tilstrækkelig lang frist til at tilpasse de køretøjer, der er godkendt og fremstilles i dag, og som falder ind under bestemmelserne om motorsvage køretøjer.

4. AFGIFTSLETTELSER

Under de drøftelser af, hvilke rammer der er passende for indrømmelse af afgiftslettelser med henblik på at fremme hurtig opfyldelse af nye lavere grænseværdier, som fandt sted i forbindelse med direktivet om emissioner fra personbiler (94/12/EF), nåede man frem til et rimeligt kompromis, som giver medlemsstaterne mulighed for kun at indrømme sådanne lettelser inden for ganske bestemte parametre, idet lettelserne samtidig skal indrømmes i fuld overensstemmelse med EF-retten, og Kommissionen skal i tide underrettes om medlemsstaternes planer, så den har mulighed for at fremsætte sine bemærkninger dertil. Det foreslås at benytte samme formulering i dette nye direktiv om varebiler.

5. FASE 2000

Det foreslås, at Kommissionen får i opdrag at fremsætte nye forslag med henblik på yderligere nedsættelse af emissionen fra varebiler inden juni 1996. Forslagene skal bygge på samme sammensatte fremgangsmåde for nedsættelse af emissionen, som er skitseret i artikel 4 i direktiv 94/12/EF.

6. AFSLUTNING

Formålet med dette forslag er at reducere den forurenende udstødning fra lettere varevogne, og lignende motorkøretøjer til et niveau på højde med de strengere krav der stilles til personvogne og i en takt så hurtig som for disse motorkøretøjer. I betragtning af det korte tidsrum mellem stadiet for den foreslåede restriktion og stadiet for den efterkommende restriktion planlagt fra år 2000, er det vigtigt at dette forslag bliver vedtaget snarest muligt.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 70/220/EØF

om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning

om foranstaltninger mod luftforurening

forårsaget af udstødningsgas fra motorkøretøjer

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 100A,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[1],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg[2],

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 B, og

ud fra følgende betragtninger:

Det er vigtigt, at der indføres foranstaltninger inden for rammerne af det indre marked; dette marked indebærer et område uden indre grænser med fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital;

ifølge første handlingsprogram for De Europæiske Fællesskaber på miljøområdet[3], som blev godkendt af Rådet den 22. november 1973, skal der tages hensyn til de seneste videnskabelige fremskridt i forbindelse med bekæmpelse af luftforurening fra motorkøretøjers udstødningsgas, og allerede vedtagne direktiver skal ændres i overensstemmelse hermed; ifølge femte handlingsprogram, hvis generelle indhold blev godkendt af Rådet i dets resolution af 1. februar 1993[4], skal der gøres en ekstra indsats for væsentligt at formindske den nuværende emission af forurenende stoffer fra motorkøretøjer;

at formindske de forurenende emissioner fra motorkøretøjer og at oprette og gennemføre det indre marked for køretøjer er målsætninger, som medlemsstaterne ikke kan opfylde tilfredsstillende hver for sig, og som derfor bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, ved at medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod luftforurenende emissioner fra motorkøretøjer tilnærmes hinanden;

---

(1) EFT nr.

(2) EFT nr. C 201 af 26.7.1993, s. 9.

(3) EFT nr. C 112 af 20.12.1973, s. 1.

(4) EFT nr. C 138 af 17.5.1993, s. 1.

det er almindeligt erkendt, at udviklingen på transportområdet inden for Fællesskabet har medført en voldsom belastning af miljøet; det har vist sig, at en række af de officielle prognoser for den stigende trafiktæthed ligger under de faktiske tal; der bør derfor pålægges samtlige motorkøretøjer strenge emissionsnormer;

Kommissionen har vedtaget et europæisk program om emissioner, brændstof og motorteknologier (EPEFE); formålet med dette program er at sikre, at fremtidige direktivforslag om forurenende emissioner lægger op til løsninger, der tjener både forbrugeren og økonomien bedst; programmet drejer sig både om den forurening, der forårsages af køretøjet, og om den, der forårsages af køretøjets brændstof;

Rådets direktiv 70/220/EØF[5], senest ændret ved direktiv 94/12/EF[6], som omhandler foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer, er et af de særdirektiver under den EØF-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt ved Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil[7], senest ændret ved Kommissionens direktiv 93/81/EØF[8];

direktiv 70/220/EØF fastsætter grænseværdierne for emissioner af carbonmonoxid og uforbrændte kulbrinter fra disse køretøjers motorer; grænseværdierne blev først sænket ved direktiv 74/290/EØF[9] og derpå, i overensstemmelse med Kommissionens direktiv 77/102/EØF[10], suppleret med grænseværdier for tilladt emission af nitrogenoxider; grænseværdierne for disse tre emissionstyper er senere nedsat ved Kommissionens direktiv 78/665/EØF[11] og Rådets direktiv 83/351/EØF[12] og 88/76/EØF[13]; der blev indført grænseværdier for partikelforureningen fra dieselmotorer ved direktiv 88/436/EØF[14]; der blev indført strengere europæiske normer for luftformige emissioner fra motorkøretøjer på under 1400 cm^3 ved direktiv 89/458/EØF[15]; disse normer er blevet udvidet til at omfatte alle personbiler uanset motorstørrelse på grundlag af en forbedret europæisk prøvningsprocedure, der omfatter en kørecyklus uden for byområder, og ved direktiv 91/441/EØF[16] er der indført krav til emission ved fordampning og til emissionsrelaterede køretøjskomponenters holdbarhed samt strengere normer for partikelemission fra biler med dieselmotor; personbiler til befordring af flere end 6 passagerer eller med en største masse på over 2500 kg, varebiler og terrængående køretøjer, som er omfattet af direktiv

---

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

70/220/EØF, er ved direktiv 93/59/EØF[17] blevet underkastet lige så strenge normer som dem, der gælder for personbiler, idet der dog er taget hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende for disse køretøjer; normerne for personbiler er strammet med vedtagelsen af direktiv 94/12/EF, som også indfører en ny metode til kontrol af produktionens overensstemmelse; det er påkrævet at rette normerne for varebiler ind efter normerne for personbiler, så de igen bliver lige så strenge;

Kommissionens arbejde på dette felt har vist, at de bedste teknologier, som EF's industri nu råder over, kan forbedres yderligere, så varebiler kan overholde betydeligt lavere emissionsgrænser; de foreslåede normer skal gælde både for godkendelse af nye køretøjstyper og for kontrol med produktionens overensstemmelse, da den ændrede metode for stikprøveudtagning og statistisk vurdering overflødiggør de tolerancer for grænseværdierne, som hidtil har været tilladt ved direktiv 70/220/EØF;

Kommissionen har undersøgt, om det er muligt at slå køretøjsklasse II og III sammen, og de faktiske forhold, hvorunder varebiler køres i by- og landevejstrafik og de særlige forhold ved sådanne køretøjer;

medlemsstaterne bør have mulighed for ved hjælp af afgiftslettelser at fremme markedsføringen af køretøjer, der opfylder de forskrifter, der vedtages på EF-plan; afgiftslettelserne skal være i overensstemmelse med traktatens bestemmelser og opfylde visse andre betingelser, som skal forhindre fordrejninger inden for det indre marked; direktivets bestemmelser berører ikke medlemsstaternes ret til at inddrage forurenende emissioner og andre stoffer i beregningsgrundlaget for de løbende motorkøretøjsafgifter;

forpligtelsen til rettidig underretning i henhold til dette direktiv berører ikke forpligtelsen til forudgående underretning i henhold til anden EF-lovgivning, navnlig traktatens artikel 93, stk. 3;

Rådet skal senest den 30. december 1997 vedtage kravene for tidsrummet fra år 2000, som Kommissionen vil forelægge forslag til senest den 30. juni 1996; forslaget skal tage sigte på en væsentlig nedsættelse af emissionerne fra varebiler;

foranstaltninger til nedsættelse af udstødningsemissionen for år 2000 skal indgå i en sammensat fremgangsmåde, der omfatter alle foranstaltninger, som kan formindske luftforureningen fra vejtrafikken; alle de parametre, der anses for at have afgørende indflydelse på denne forurening, er opregnet i artikel 4 i direktiv 94/12/EF; Kommissionen vil foretage den fornødne analyse af de miljømæssige og teknologiske aspekter og af omkostninger og fordele, så den inden udgangen af juni 1996 kan opstille kvantitative mål for EF-foranstaltningerne for år 2000 -

---

[17] EFT nr. L 186 af 28.7.1993, s. 21.

VEDTAGET FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Bilag I til direktiv 70/220/EØF ændres som anført i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

1. Fra den 1. oktober 1995 skal medlemsstaterne acceptere opfyldelse af kravene i direktiv 70/220/EØF som ændret ved nærværende direktiv, når de anvender bestemmelserne i artikel 4, stk. 1, og artikel 7, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF.

2. Fra den 1. januar 1996 for så vidt angår køretøjer i klasse I og fra den 1. januar 1997 for så vidt angår køretøjer i klasse II og III, kan medlemsstaterne ikke meddele

   - EØF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF, eller

   - national typegodkendelse, medmindre artikel 8, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF finder anvendelse,

   af køretøjstyper, for så vidt angår luftforurenende emissioner, hvis forskrifterne i direktiv 70/220/EØF som ændret ved nærværende direktiv ikke er opfyldt.

3. Med virkning fra den 1. januar 1997 for så vidt angår køretøjer i klasse I og fra den 1. januar 1998 for så vidt angår køretøjer i klasse II og III, skal medlemsstaterne

   - betragte de overensstemmelsesattester, der ifølge bestemmelserne i direktiv 70/156/EØF ledsager nye køretøjer, som ugyldige i forbindelse med samme direktivs artikel 7, stk. 1,

   - afslå registrering, salg og ibrugtagning af fabriksnye køretøjer, der ikke ledsages af en overensstemmelsesattest efter bestemmelserne i direktiv 70/156/EØF, medmindre artikel 8, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF finder anvendelse,

   for så vidt angår luftforurenende emissioner, hvis bestemmelserne i direktiv 70/220/EØF som ændret ved nærværende direktiv ikke er opfyldt.

   For køretøjer med et effekt/masse-forhold på højst 30 kW/t[18] og en tophastighed på højst 130 km/h er de i første afsnit nævnte datoer henholdsvis 1. januar 1998 og 1. januar 1999.

[18] Teknisk tilladt totalmasse som oplyst af fabrikanten.

Artikel 3

Medlemsstaterne kan kun indrømme afgiftslettelser for motorkøretøjer, der opfylder bestemmelserne i direktiv 70/220/EØF som ændret ved nærværende direktiv. Afgiftslettelser skal opfylde traktatens bestemmelser og følgende betingelser:

- de skal gælde for alle fabriksnye køretøjer, der udbydes til salg på markedet i en medlemsstat, og som opfylder kravene i direktiv 70/220/EØF som ændret ved nærværende direktiv tidligere end krævet

- de skal ophøre fra det tidspunkt, hvor emissionskravene i artikel 2, stk. 3, bliver obligatoriske for fabriksnye motorkøretøjer

- for hver type motorkøretøj skal de beløbsmæssigt være lavere end ekstraomkostningerne til udstyr til overholdelse af de fastsatte værdier og monteringen heraf.

Kommissionen skal underrettes om planer om indførelse eller ændring af afgiftslettelserne i stk. 1 i så god tid, at den kan fremsætte sine bemærkninger dertil.

Artikel 4

Inden den 31. december 1997 skal Rådet på de i traktaten fastsatte betingelser tage stilling til næste fase af EF's foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer, der er omfattet af nærværende direktiv, på grundlag af forslag, som Kommissionen fremsætter inden den 30. juni 1996. Foranstaltningerne skal gælde fra år 2000.

Kommissionen skal i sine forslag følge retningslinjerne i artikel 4 i direktiv 94/12/EF.

Artikel 5

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 1. oktober 1995. De underretter straks Kommissionen herom.

   Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 6

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 7

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

Ændringer i bilagene til direktiv 70/220/EØF, senest ændret ved direktiv 93/59/EØF.

Tabellen i punkt 5.3.1.4 erstattes af nedenstående tabel:

Køretøjsklasse / type		Grænseværdier					
		Referencemasse Rw (kg)	Masse af carbonmonoxid L_1 (g/km)		Samlet masse af kulbrinter og nitrogenoxider L_2 (g/km)		Masse af partikler L_3 (g/km)
Klasse	type		benzin	diesel	benzin	diesel[1]	diesel[1]
M[1]		alle	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N_1[1]	I	Rw ≤ 1250	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
	II	1250 < Rw ≤ 1700	4,0	1,25	0,7	1,1	0,14
	III	1700 < Rw	5,0	1,5	0,8	1,3	0,02

[1] Indtil 30. september 1999 gælder for køretøjer med dieselmotorer med direkte indsprøjtning følgende grænseværdier L_2 og L_4:

	L_2	L_4
klasse M[2] og N_1[3], klasse I:	0,9	0,10
klasse N_1[3], klasse II:	1,4	0,19
klasse N_1[3], klasse III:	1,7	0,25

[1] Undtagen

- køretøjer, der er beregnet til befordring af flere end seks personer inklusive føreren
- køretøjer, hvis størst tilladte masse er større end 2500 kg.

[1] Samt de klasse M-køretøjer, der er anført i fodnote 2.

ISSN 0254-1459

KOM(94) 558 endelig udg.

DOKUMENTER

DA **14 06**

Katalognummer: CB-CO-94-602-DA-C

ISBN 92-77-83322-X

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg