ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COM(94) 558 τελικό
Βρυξέλλες, 16.12.1994
94/0286 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μολύνσεως του αέρος που προέρχονται από αέρια από κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα οχήματα με κινητήρα

(Ελαφρά εμπορικά οχήματα)

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας πρότασης είναι να καθορισθούν για τα ελαφρά εμπορικά και τα προσομοιούμενα με αυτά οχήματα που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας πρότυπα εξίσου αυστηρά με εκείνα που καθορίζει η οδηγία 94/12 για τα επιβατικά οχήματα.

Σε αυτό το επόμενο στάδιο καθορισμού προτύπων για τις εκπομπές των ελαφρών εμπορικών οχημάτων, προτείνεται να διατηρηθεί η ισχύουσα κατάταξη των εξεταζόμενων οχημάτων με βάση την μάζα αναφοράς τους.

Οι οριακές τιμές που προτείνονται για την κλάση I είναι εκείνες της οδηγίας 94/12 για τα επιβατικά οχήματα. Οι οριακές τιμές για τις κλάσεις II και III είναι εξίσου αυστηρές με εκείνες της κλάσης I λαμβανομένων υπόψη των τεχνικών ιδιαιτεροτήτων των οχημάτων που εμπίπτουν σε αυτές τις δύο κλάσεις.

Δεν προτείνονται νέες ειδικές διατάξεις σχετικά με τις συνθήκες δοκιμής των αποκαλούμενων οχημάτων χαμηλής ισχύος. Αντ΄αυτού, προβλέπεται ένα ενδιάμεσο διάστημα δύο ετών μέχρις ότου οι υπάρχοντες τύποι οχημάτων, οι οποίοι εγκρίθηκαν πριν την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, συμμορφωθούν προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

1) ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η οδηγία 93/59/ΕΟΚ της 28ης Ιουνίου 1993, που τροποποιεί την οδηγία 70/220/ΕΟΚ σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων, καθορίζει αυστηρά ευρωπαϊκά πρότυπα για τα ελαφρά εμπορικά οχήματα και τα προσομοιούμενα με αυτά επιβατικά οχήματα[1]. Τα πρότυπα αυτά είναι εξίσου αυστηρά με τα πρότυπα που καθορίζει η οδηγία 91/441 για τα αυτοκίνητα[2].

Το άρθρο 4 της οδηγίας 93/59 ανέθεσε στην Επιτροπή να υποβάλλει πριν τις 31 Δεκεμβρίου 1993 πρόταση για περαιτέρω μείωση των οριακών τιμών, επί της οποίας το Συμβούλιο επρόκειτο να αποφασίσει μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1994. Το χρονοδιάγραμμα αυτό δεν εφαρμόστηκε λόγω των αβεβαιοτήτων σχετικά με την έκδοση της οδηγίας περί μείωσης των ορίων από το 1996/97, με την οποία συνδέονται οι οριακές τιμές εκπομπών των ελαφρών εμπορικών οχημάτων. Με την έκδοση της οδηγίας σχετικά με τις εκπομπές των αυτοκινήτων (94/12) στις 23 Μαρτίου 1994[3], είναι πλέον ανοικτός ο δρόμος για νέες προτάσεις σχετικά με τις οριακές τιμές των εκπομπών των ελαφρών εμπορικών οχημάτων.

Στην εκπόνηση των προτεινόμενων μέτρων, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της τη γνώμη της ομάδας εργασίας "Οχήματα με κινητήρα", η οποία συνήθως την επικουρεί σε όλες τις εργασίες τεχνικής εναρμόνισης και η οποία απαρτίζεται τόσο από κυβερνητικούς εμπειρογνώμονες όσο και από εμπειρογνώμονες των ενδιαφερομένων κύκλων των κρατών μελών.

---

(1) Τα οχήματα που καλύπτει η οδηγία είναι τα ελαφρά εμπορικά οχήματα μέγιστης επιτρεπτής μάζας 3.500 kg κατ΄ανώτατο όριο (διεθνής κατηγορία N1 και προσομοιούμενα επιβατικά οχήματα (διεθνής κατηγορία M) π.χ. οχήματα χωρητικότητας επιβατών άνω των 6 ατόμων ή/και μέγιστης επιτρεπτής μάζας άνω των 2.500 kg.

(2) Η οδηγία 91/441 καλύπτει οχήματα χωρητικότητας επιβατών 6 ατόμων κατ΄ανώτατο όριο και μέγιστης επιτρεπτής μάζας 2.500 kg κατ'ανώτατο όριο.

(3) Οδηγία 94/12 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Μαρτίου 1994 (ΕΕ L 100, 19.4.1994, σ. 42).

Με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 93/18/ΕΟΚ, η Κοινότητα έκρινε ότι η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των μηχανοκίνητων οχημάτων χρειαζόταν την καθιέρωση μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου σε όλα τα κράτη μέλη, η οποία αντικαταστάθηκε προοδευτικά από μια ενιαία διαδικασία έγκρισης τύπου που δεν επιτρέπει στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν κανόνες για την έγκριση τύπου και την ταξινόμηση των νέων οχημάτων διαφορετικούς από τους εναρμονισμένους κανόνες. Η προσαρμογή των κανόνων αυτών στην τεχνολογική πρόοδο, με την έκδοση οδηγίας, είναι αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις και τη ρυθμιστική προσέγγιση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, καθώς και με τις περαιτέρω λεπτομέρειες που ορίζονται στις επιμέρους οδηγίες.

2) ΘΕΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΤΑΣΗ

Η παρούσα πρόταση εκπονήθηκε από την Επιτροπή, όπως για όλες τις υπόλοιπες προτάσεις της στο δεδομένο πεδίο τα τελευταία έτη, μετά από διαβουλεύσεις με την ομάδα εμπειρογνωμόνων για τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων (MVEG), όπου εκπροσωπούνται οι αρμόδιες εθνικές διοικήσεις, οι βιομηχανικές, περιβαλλοντικές οργανώσεις και οι οργανώσεις καταναλωτών. Η εν λόγω ομάδα εξέτασε συγκεκριμένα τη δυνατότητα επιβολής περισσότερο αυστηρών προτύπων εκπομπών στους βενζινοκίνητους και πετρελαιοκίνητους τύπους κινητήρων που χρησιμοποιούνται στη δεδομένη κατηγορία οχημάτων. Επίσης, η ομάδα εξέτασε τα εξής τρία θέματα:

- Μία αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 93/59 καλεί την Επιτροπή να εξετάσει, με βάση κατάλληλη τεχνική αξιολόγηση, κατά πόσον οι κατηγορίες II και III των οχημάτων μπορούν να συγχωνευθούν.

- Η ίδια αιτιολογική σκέψη καλεί να εξετασθεί το θέμα κατά πόσον μπορούν να καταργηθούν ειδικές οριακές τιμές για τον έλεγχο της συμμόρφωσης της παραγωγής (COP).

- Το Συμβούλιο κάλεσε επίσης την Επιτροπή να λάβει υπόψη της στις προτάσεις της τις ισχύουσες συνθήκες οδήγησης των οχημάτων χαμηλής ισχύος, οι οποίες καθορίζονται από το λόγο ισχύος/βάρους που δεν είναι ανώτερος των 30 KW/t και μέγιστη ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 130 km/h ("Panda cycle") με βάση την απόφαση του Συμβουλίου να καταργηθεί ο ειδικός κύκλος δοκιμής, ο οποίος μελετήθηκε για τέτοια οχήματα, από την 1η Ιανουαρίου 1996 για την κλάση I των οχημάτων και από 1ης Ιανουαρίου 1997 για τις κλάσεις II και III.

Τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με τους εμπειρογνώμονες επιτρέπουν στην Επιτροπή να προβεί στα ακόλουθα συμπεράσματα:

3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

3.1 Οριακές τιμές

Η ευρωπαϊκή βιομηχανία διαθέτει την τεχνολογία για τις κλάσεις οχημάτων που αναφέρονται στην παρούσα πρόταση ούτως ώστε να συμμορφωθεί με εξίσου αυστηρά πρότυπα εκπομπών με εκείνα που θα ισχύουν για τα επιβατικά αυτοκίνητα από το 1996/97, αφού προηγουμένως ληφθεί δεόντως υπόψη η κλάση των οχημάτων.

Έτσι, για τα οχήματα που λειτουργούν με βενζίνη, η τεχνολογία του τριοδικού καταλύτη με κλειστό βρόγχο μπορεί να προσαρμοστεί. Στους ντιζελοκινητήρες μπορούν να επέλθουν οι ίδιες βελτιώσεις των συστημάτων καύσης και έγχυσης όπως στα επιβατικά μηχανοκίνητα οχήματα.

Τα οχήματα της κλάσης I μπορούν να συμμορφωθούν προς τις οριακές τιμές που καθορίζει η οδηγία 94/12 για τα επιβατικά αυτοκίνητα, δεδομένου ότι αυτές οι οριακές τιμές θεωρούνται τουλάχιστον το ίδιο αυστηρές με τα ισχύοντα αμερικανικά πρότυπα. Η ισοτιμία των οριακών τιμών για τα οχήματα της κλάσης I με εκείνες των επιβατικών οχημάτων αποκαταστάθηκε με την οδηγία 93/59.

Όπως για τις κλάσεις οχημάτων II και III, οι τεχνικοί λόγοι που δικαιολογούν διαφοροποιημένες οριακές τιμές για διαφορετικές κλάσεις οχημάτων όπως καθορίζονται στην οδηγία 93/59 εξακολουθούν να ισχύουν. Τα αντίστοιχα οχήματα έχουν εν γένει, λόγω της χρήσης για την οποία προορίζονται, διαφορετική διάταξη της μετάδοσης ισχύος και διαφορετικό σχήμα αμαξώματος που επηρεάζει την αεροδυναμική οπισθέλκουσα αντίσταση του αέρα σε σύγκριση με τα επιβατικά αυτοκίνητα. Επομένως, οι εκπομπές τους είναι υψηλότερες από εκείνες των συγκρίσιμων επιβατικών αυτοκινήτων στα οποία χρησιμοποιείται η ίδια τεχνολογία ελέγχου

των εκπομπών, όταν οι εκπομπές τους μετρώνται με τις ίδιες ακριβώς συνθήκες δοκιμής. Το γεγονός αυτό ελήφθη υπόψη στον καθορισμό των οριακών τιμών, στις οποίες υπόκεινται τα οχήματα αυτά.

Στις προτάσεις της η Επιτροπή έλαβε επίσης υπόψη το γεγονός ότι οι οριακές τιμές των ετών 1996/97 πρέπει να επιτευχθούν με την υπάρχουσα ποιότητα καυσίμου. Αντίθετα με την κατάσταση που ισχύει στις ΗΠΑ, τα βελτιωμένα καύσιμα δεν θα μπορούν να διατεθούν εν γένει στην Ευρώπη κατά την ίδια εποχή. Η σχέση μεταξύ ποιότητας του καυσίμου και εκπομπών του κινητήρα, που είναι πολύ σημαντική για τις εκπομπές των αυτοκινήτων που λειτουργούν με ντήζελ, εξαρτώνται από το "European Programm on Emissions, Fuels and Engine technology" (Ευρωπαϊκό πρόγραμμα για τις εκπομπές, τα καύσιμα και την τεχνολογία κινητήρων) (ΕΠΕΕ), το οποίο εκπονείται προς το παρόν από την ευρωπαϊκή βιομηχανία αυτοκινήτων και πετροχημικών κατ' αίτηση της Επιτροπής. Ωστόσο, είναι απίθανο το πρόγραμμα αυτό να αποφέρει κατα[illegible]ά αποτελέσματα πριν τις αρχές του 1995. Ούτως ή άλλως, θα χρειαστεί κάποιο ενδιάμεσο διάστημα πριν η παραγωγή "καθαρών" καυσίμων μπορεί να εξασφαλιστεί από την βιομηχανία.

3.2 Κατάταξη

Η κατάταξη που καθορίζει η οδηγία 93/59 λαμβάνει υπόψη τον πολύ ανομοιογενή χαρακτήρα των οχημάτων που καλύπτει η οδηγία η οποία, όσον αφορά τους κινητήρες και τη μετάδοση ισχύος, περιλαμβάνει οχήματα προερχόμενα από τα επιβατικά αυτοκίνητα και οχήματα προερχόμενα από τα πιο βαρέα εμπορικά οχήματα. Για το λόγο αυτό, τα οχήματα διαιρέθηκαν σε τρεις κλάσεις ανάλογα με τη "μάζα αναφοράς" τους π.χ. κατά προσέγγιση η μάζα ενός οχήματος χωρίς φορτίο σε κατάσταση λειτουργίας. Η κατάταξη αυτή χρησιμοποιείται επίσης στους κανονισμούς εκπομπών των ΗΠΑ και αντιστοιχεί με την τρέχουσα πρακτική της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας.

Η εκτίμηση των υπαρχόντων τεχνικών δεδομένων δεν απέδειξε ότι κατά το επόμενο στάδιο των ευρωπαϊκών απαιτήσεων εκπομπών για τα ελαφρά εμπορικά οχήματα πρέπει να αντικατασταθεί η παρούσα κατάταξη με δύο κατηγορίες, δηλαδή την κλάση Ι και συγχώνευση των κλάσεων ΙΙ και ΙΙΙ.

Η κατάταξη πάντως πρέπει να είναι υπό εξέταση για περισσότερο χρονικό διάστημα, ιδίως στο πλαίσιο της γενικότερης αναθεώρησης των κανονισμών ΕΚ για τις εκπομπές όλου του φάσματος των ελαφρών οχημάτων κατά το έτος 2000.

3.3 Έλεγχος συμμόρφωσης της παραγωγής

Η κατάργηση των ανοχών για τον έλεγχο COP κρίθηκε ότι εκπληρούται με τη λύση που δόθηκε για τα επιβατικά αυτοκίνητα η οποία στηρίζεται σε μία αναθεωρημένη στατιστική διαδικασία, που εν τω μεταξύ εγκρίθηκε από την πρόσφατη οδηγία 94/12. Αυτή η νέα διαδικασία ισχύει επίσης για τα ελαφρά εμπορικά οχήματα και τα προσομοιούμενα με αυτά οχήματα και επιτρέπει να παραλειφθούν οι ειδικές οριακές τιμές COP στην παρούσα πρόταση.

3.4 Συνθήκες δοκιμής των οχημάτων χαμηλής ισχύος

Η εκτίμηση των σημερινών συνθηκών οδήγησης των ελαφρών εμπορικών οχημάτων που καλύπτει η οδηγία 93/59 δεν απέφερε καταληκτικά επιχειρήματα υπέρ μιας εναλλακτικής τεχνικής λύσης που θα αντικαταστήσει τον κύκλο δοκιμής με ταχύτητα μειωμένη κατά το μέγιστο δυνατό ("Panda cycle"), που έχει μελετηθεί ειδικά για τα οχήματα αυτά αλλά που το Συμβούλιο έχει καταργήσει από 1.1.1996 για την κλάση Ι και από 1.1.1997 για τις κλάσεις ΙΙ και ΙΙΙ.

Οι εμπειρογνώμονες των οποίων ζητήθηκε η γνώμη δεν συμφώνησαν όλοι όσον αφορά την ανάγκη ύπαρξης εξαιρετικών διατάξεων για τα οχήματα χαμηλής ισχύος. Η Επιτροπή προτείνει επομένως να μην θεσπισθούν διατάξεις του είδους αυτού στο πλαίσιο αυτού του επόμενου σταδίου έκδοσης ευρωπαϊκών προτύπων για τις εκπομπές των ελαφρών εμπορικών οχημάτων αλλά αντίθετα να προβλεφθεί επαρκές χρονικό διάστημα ούτως ώστε να επιτραπεί στη βιομηχανία να προσαρμόσει τα οχήματα τα οποία επί του παρόντος παράγονται, εγκρίνονται και εμπίπτουν στις διατάξεις για τα οχήματα χαμηλής ισχύος.

4. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΚΙΝΗΤΡΑ

Στις συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της οδηγίας για τις εκπομπές των αυτοκινήτων (94/12) σχετικά με ένα κατάλληλο πλαίσιο χορήγησης φορολογικών κινήτρων ούτως ώστε να ενθαρρυνθεί η έγκαιρη εφαρμογή των νέων χαμηλότερων οριακών τιμών, επετεύχθη δίκαιος και ισόρροπος συμβιβασμός που επιτρέπει στα κράτη μέλη να χορηγήσουν τα κίνητρα αυτά λαμβάνοντας υπόψη αυστηρές παραμέτρους ενώ ταυτόχρονα θα εξασφαλίζουν ότι τα κίνητρα αυτά θα χορηγηθούν σε πλήρη συμφωνία με την κοινοτική νομοθεσία και ότι η Επιτροπή θα ενημερωθεί έγκαιρα ούτως ώστε να υποβάλλει τις παρατηρήσεις της επί οιουδήποτε προγράμματος ενός κράτους μέλους. Προτείνεται να εφαρμοστεί η ίδια διαδικασία στο πλαίσιο της νέας οδηγίας για τα ελαφρά εμπορικά οχήματα.

5. ΣΤΑΔΙΟ 2000

Προτείνεται να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να υποβάλλει νέες προτάσεις με σκοπό να επιτευχθεί περαιτέρω μείωση των εκπομπών των ελαφρών εμπορικών οχημάτων έως τον Ιούνιο του 1996. Οι προτάσεις αυτές θα διαμορφωθούν με πολύπλευρη προσέγγιση σχετικά με τη μείωση των εκπομπών, όπως ορίζει το άρθρο 4 της οδηγίας 94/12.

6. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Η παρούσα πρόταση έχει σκοπό να μειώσει την μόλυνση από τις εξατμίσεις των ελαφρών φορτηγών και παρεμφερών οχημάτων στο αυτό αυστηρό επίπεδο και με τον ίδιο ταχύ ρυθμό όπως για τα ιδιωτικά αυτοκίνητα. Δεδομένου ότι ο χρόνος μεταξύ της προτεινομένης φάσεως αυστηρότητος και της επομένης του έτους 2000 είναι περιορισμένος, είναι μεγάλης σημασίας όπως η παρούσα πρόταση τεθεί σε εφαρμογή το ταχύτερο.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μολύνσεως του αέρος που προέρχονται από αέρια από κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα οχήματα με κινητήρα

(Ελαφρά εμπορικά οχήματα)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 100Α,

την πρόταση της Επιτροπής[1],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[2],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 189Β της συνθήκης,

Εκτιμώντας:

ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς· ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα, στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κίνηση εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων,

ότι στο πρώτο πρόγραμμα δράσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την προστασία του περιβάλλοντος[3] που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 22 Νοεμβρίου 1973, ζητείται να ληφθούν υπόψη οι τελευταίες επιστημονικές πρόοδοι για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλείται από τα καυσαέρια των οχημάτων με κινητήρα και να τροποποιηθούν αναλόγως οι οδηγίες που εκδόθηκαν πριν την εν λόγω ημερομηνία· ότι το πέμπτο πρόγραμμα δράσης, το οποίο ως προς τη γενική του προσέγγιση εγκρίθηκε από το Συμβούλιο με το ψήφισμα της 1ης Φεβρουαρίου 1993[4], προβλέπει ότι πρέπει να καταβληθούν πρόσθετες προσπάθειες για να μειωθεί σημαντικά το ισχύον επίπεδο εκπομπών ρύπων από τα οχήματα με κινητήρα,

ότι ο στόχος μείωσης του επιπέδου των ρυπογόνων εκπομπών από τα μηχανοκίνητα οχήματα και η θέσπιση και λειτουργία της εσωτερικής αγοράς οχημάτων δεν μπορεί να επιτευχθεί μεμονωμένα από τα κράτη μέλη και, επομένως, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα με την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τα μέτρα τα οποία πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα οχήματα με κινητήρα,

ότι έχει αναγνωρισθεί ότι η ανάπτυξη των μεταφορών στην Κοινότητα συνεπάγεται σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον· ότι ορισμένες επίσημες εκτιμήσεις σχετικά με την αύξηση της πυκνότητας κυκλοφορίας αποδείχθηκαν χαμηλότερες από τα πραγματικά στοιχεία· ότι για το λόγο αυτό πρέπει να καθορισθούν αυστηρά πρότυπα εκπομπών για όλα τα οχήματα με κινητήρα,

---

(1)

(2) ΕΕ C 201, 26.07.1993, σ. 9

(3) ΕΕ C 112, 20.12.1973, σ. 1

(4) ΕΕ C 138, 17.05.1993, σ. 1

ότι η Επιτροπή έχει υιοθετήσει ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα για τις εκπομπές, τα καύσιμα και τις τεχνολογίες κινητήρων (EPEFE)· ότι το πρόγραμμα αυτά καταρτίστηκε με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι στις προτάσεις μελλοντικών οδηγιών για τις ρυπογόνες εκπομπές πρόκειται να επιζητούνται οι καλύτερες δυνατές λύσεις τόσο για τον καταναλωτή όσο και για την οικονομία· ότι το πρόγραμμα αυτό αφορά την μόλυνση που οφείλεται τόσο στα οχήματα όσο και στα καύσιμα με τα οποία λειτουργούν,

ότι η οδηγία 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου[5], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 94/12/ΕΚ [6] η οποία έχει ως αντικείμενο τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλείται από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα, είναι μία επιμέρους οδηγία εντασσόμενη στη διαδικασία έγκρισης τύπου που καθορίζεται από την οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[7] όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 93/91/ΕΟΚ της Επιτροπής[8],

ότι η οδηγία 70/220/ΕΟΚ ορίζει τις οριακές τιμές μονοξειδίου του άνθρακος και των εκπομπών άκαυστων υδρογονανθράκων που προέρχονται από τους κινητήρες των οχημάτων αυτών· ότι αυτές οι οριακές τιμές μειώθηκαν για πρώτη φορά με την οδηγία 74/290/ΕΟΚ[9] και συμπληρώθηκαν, σύμφωνα με την οδηγία 77/102/ΕΟΚ της Επιτροπής[10], με οριακές τιμές για τις επιτρεπτές εκπομπές οξειδίων του αζώτου· ότι οι οριακές τιμές γι΄αυτούς τους τρεις τύπους ρύπανσης μειώθηκαν διαδοχικά με την οδηγία 78/665/ΕΟΚ της Επιτροπής[11], και της οδηγίας 83/351/ΕΟΚ[12] και 88/76/ΕΟΚ[13], ότι οι οριακές τιμές για τις εκπομπές ρυπογόνων σωματιδίων από τους κινητήρες ντήζελ καθιερώθηκαν με την οδηγία 88/436/ΕΟΚ[14]· ότι με την οδηγία 89/458/ΕΟΚ[15] καθιερώθηκαν αυστηρότερα ευρωπαϊκά πρότυπα για τις εκπομπές αερίων ρύπων των οχημάτων με κινητήρα κάτω των 1.400 cm^3· ότι τα πρότυπα αυτά έχουν επεκταθεί σε όλα τα επιβατικά αυτοκίνητα ανεξαρτήτως του κυβισμού των κινητήρων τους με βάση βελτιωμένη ευρωπαϊκή διαδικασία δοκιμής, η οποία περιλαμβάνει κύκλο οδήγησης εκτός κατοικημένης περιοχής· ότι οι απαιτήσεις που σχετίζονται με τα καυσαέρια και με τη διάρκεια ζωής των δομικών μερών του οχήματος που συνδέονται με τις εξατμίσεις, καθώς και αυστηρότερα πρότυπα για τα εκπεμπόμενα ρυπογόνα σωματίδια των οχημάτων με κινητήρα που είναι εξοπλισμένα μεκινητήρες ντήζελ θεσπίστηκαν με την οδηγία 91/441/ΕΟΚ[16]· ότι τα επιβατικά αυτοκίνητα που έχουν σχεδιαστεί για να μεταφέρουν άνω των έξι επιβατών ή έχουν μέγιστη μάζα ανώτερη των 2.500 kg, τα ελαφρά εμπορικά οχήματα και τα οχήματα παντός εδάφους, τα οποία καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, υπόκεινται με βάση την οδηγία 93/59/ΕΟΚ[17], σε πρότυπα εξίσου αυστηρά με εκείνα των επιβατικών αυτοκινήτων, εάν ληφθούν υπόψη οι ειδικές συνθήκες οδήγησης των οχημάτων αυτών· ότι τα πρότυπα για τα επιβατικά αυτοκίνητα έχουν καταστεί περισσότερο αυστηρά με την έκδοση της οδηγίας 94/12/ΕΚ, η οποία εισήγαγε επίσης νέα μέθοδο για τον έλεγχο της συμμόρφωσης της παραγωγής· ότι απαιτείται να εναρμονισθούν τα πρότυπα για τα ελαφρά εμπορικά οχήματα με εκείνα των επιβατικών αυτοκινήτων ούτως ώστε να καταστούν και πάλι τουλάχιστον το ίδιο αυστηρά με εκείνα των επιβατικών αυτοκινήτων,

ότι το έργο που έχει αναβληθεί από την Επιτροπή στο πεδίο αυτό έδειξε ότι η καλύτερη προς το παρόν διαθέσιμη τεχνολογία στην κοινοτική βιομηχανία μπορεί να βελτιωθεί περαιτέρω ούτως ώστε να καταστεί δυνατόν να συμμορφωθούν τα ελαφρά εμπορικά οχήματα προς αισθητά μειωμένα όρια εκπομπών· ότι τα προτεινόμενα πρότυπα πρέπει να ισχύουν τόσο για την έγκριση τύπου των νέων τύπων οχημάτων όσο και για τον έλεγχο συμμόρφωσης της παραγωγής, εφόσον η τροποποιηθείσα μέθοδος δειγματοληψίας και στατιστικής αξιολόγησης αίρει τις ανοχές που επιτρέπονται για τις οριακές τιμές τις οποίες καθορίζουν προηγούμενα στάδια της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ,

---

[5] ΕΕ L 76, 06.04.1970, σ. 1
[6] ΕΕ L 100, 19.4.1994, σ. 42
[7] ΕΕ L 42, 23.02.1970, σ. 1
[8] ΕΕ L 264, 23.10.1993, σ. 49
[9] ΕΕ L 159, 15,06,1974, σ. 61
[10] ΕΕ L 32, 3.2.1977, σ. 32
[11] ΕΕ L 223, 14.08.1978, σ. 48
[12] ΕΕ L 197, 20.07.1983, σ.1
[13] ΕΕ L 36, 09.02.1988, σ. 1
[14] ΕΕ L 214, 06.08.1988, σ. 1
[15] ΕΕ L 226, 03.08.1989, σ. 1
[16] ΕΕ L 242, 30.08.1991, σ. 1
[17] ΕΕ L 186, 28.7.1993, σ. 21

ότι η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσον είναι εφικτό να συγχωνευθούν οι κλάσεις II και III των οχημάτων καθώς και οι συνθήκες υπό τις οποίες οδηγούνται τα ελαφρά εμπορικά οχήματα εντός και εκτός κατοικημένης περιοχής και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των οχημάτων αυτών·

ότι πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να ενθαρρύνουν, με φορολογικά κίνητρα, την καθιέρωση οχημάτωντα οποία πληρούν τις απαιτήσεις που έχουν θεσπισθεί σε κοινοτική κλίμακα· ότι αυτά τα φορολογικά κίνητρα πρέπει να συνάδουν προς τις διατάξεις της συνθήκης και να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις προς αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά· ότι οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δέν θίγουν το δικαίωμα των κρατών μελών να συμπεριλάβουν τις εκπομπές ρύπων και άλλων ουσιών στη βάση υπολογισμού τωνι φόρων κυκλοφορίας των οχημάτων με κινητήρα,

ότι η απαίτηση της παρούσας οδηγίας για εκ των προτέρων κοινοποίηση ισχύει με την επιφύλαξη των απαιτήσεων κοινοποίησης που προβλέπονται από άλλες διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης,

ότι το Συμβούλιο πρέπει να εκδόσει μέχρι τις 30 Δεκεμβρίου 1997 τις απαιτήσεις που θα ισχύουν από το έτος 2000 και εντεύθεν με βάση πρόταση που υποβάλεται από την Επιτροπή πριν τις 30 Ιουνίου 1996 και ότι η πρόταση αυτή πρέπει να αποσκοπεί σε ουσιαστική μείωση των εκπομπών των ελαφρών εμπορικών οχημάτων,

ότι τα μέτρα μείωσης των εκπομπών των οχημάτων κατά το έτος 2000, πρέπει να αποτελέσουν τμήμα μιας "πολύπλευρης" προσέγγισης, η οποία περιλαμβάνει όλα τα μέτρα μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που οφείλεται στην οδική κυκλοφορία· ότι όλες οι παράμετροι που αναγνωρισμένα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην εν λόγω ρύπανση παρατίθενται στο άρθρο 4 της οδηγίας 94/12/ΕΚ· ότι η Επιτροπή πρόκειται να προβεί στην αναγκαία ανάλυση των περιβαλλοντικών, τεχνολογικών και αποδοτικών από οικονομική άποψη πτυχών ούτως ώστε να θέσει, πριν τα τέλη του Ιουνίου 1996, ποσοτικούς στόχους για τα μέτρα που πρέπει να λάβει η Κοινότητα για το έτος 2000,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Από 1ης Οκτωβρίου 1995, τα κράτη μέλη δέχονται τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία, για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφος 1 και του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2. Από 1ης Ιανουαρίου 1996 για τα οχήματα της κλάσης I, και από 1ης Ιανουαρίου 1997 για τα οχήματα των κλάσεων II και III, τα κράτη μέλη δεν χορηγούν πλέον:

   - έγκριση ΕΚ τύπου σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, ή
   - εθνική έγκριση τύπου εκτός εάν γίνεται χρήση των διατάξεων του άρθρου 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ·

   για ένα τύπο οχήματος, για λόγους συνδεόμενους με την ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από εκπομπές, εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

3. Από 1ης Ιανουαρίου 1998, για τα οχήματα της κλάσης I, και από 1ης Ιανουαρίου 1999 για τα οχήματα των κλάσεων II και III, τα κράτη μέλη:

   - θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που συνοδεύουν τα νέα οχήματα σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ δεν είναι πλέον έγκυρα για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας· και

εάν γίνεται χρήση των διατάξεων του άρθρου 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,για λόγους συνδεομένους με την ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από εκπομπές, εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

4. Για τα οχήματα των οποίων η σχέση δύναμης/βάρους είναι μικρότερη ή ίση με 30kw/t[18] και η μεγίστη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 130χλμ/ανά ώρα, οι ημερομηνίες του πρώτου εδαφίου είναι αντιστοίχως η 1η Ιανουαρίου 1998 και η 1η Ιανουαρίου 1999.

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίσουν διατάξεις παροχής φορολογικών κινήτρων μόνο για τα οχήματα με κινητήρα τα οποία συμφωνούν προς την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία. Τα κίνητρα αυτά συμφωνούν προς τις διατάξεις της συνθήκης και πληρούν τους ακόλουθους όρους:

- εφαρμόζονται για όλα τα νέα οχήματα που διατίθενται προς πώληση στην αγορά κράτους μέλους και τα οποία πληρούν εκ των προτέρων τις απαιτήσεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία,

- παύουν να ισχύουν από τη στιγμή της υποχρεωτικής εφαρμογής των τιμών σχετικά με τις εκπομπές που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 για τα νέα οχήματα με κινητήρα,

- για κάθε τύπο μηχανοκίνητου οχήματος, αντιπροσωπεύουν μικρότερο ποσό από το πρόσθετο κόστος των τεχνικών λύσεων που υιοθετούνται για να εξασφαλισθεί η συμμόρφωση προς τις καθορισμένες τιμές και της εγκατάστασής τους στο όχημα.

Η Επιτροπή ενημερώνεται ως προς τα σχέδια καθιέρωσης ή μεταβολής των φορολογικών κινήτρων που αναφέρονται στι πρώτο εδάφιο, ούτως ώστε να μπορεί να υποβάλλει τις παρατηρήσεις της.

Άρθρο 4

Το Συμβούλιο, ενεργώντας υπό τις συνθήκες που προβλέπονται στη συνθήκη, αποφασίζει πριν τις 31 Δεκεμβρίου 1997 επί των προτάσεων για το περαιτέρω στάδιο των κοινοτικών μέτρων καταπολέμησης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, τις οποίες υποβάλλει η Επιτροπή πριν τις 30 Ιουνίου 1996. Τα μέτρα αυτά θα ισχύσουν από το έτος 2000 και εντεύθεν.

Στις προτάσεις αυτές, η Επιτροπή ακολουθεί την προσέγγιση που ορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 94/12/ΕΚ.

Άρθρο 5

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία πριν την 1η Οκτωβρίου 1995. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

   Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

---

[18] Βασίζονται στον φορτωμένο όγκο που είναι τεχνικά αποδεκτός, όπως ορίζεται από τον κατασκευαστή.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 6

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από την δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Άρθρο 7

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 70/220/ΕΟΚ ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 93/59/ΕΟΚ

Ο πίνακας του τμήματος 5.3.1.4 αντικαθίσταται από τον κάτωθι πίνακα:

Κατηγορία/κλάση οχήματος		Οριακές τιμές					
		Μάζα αναφοράς	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα		Συνδυασμός μάζας υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου		Μάζα αιωρουμένων
		RW (kg)	L_1 (g/km)		L_2 (g/km)		L_3 (g/km)
Κατηγορία	Κλάση		Βενζίνη	Πετρέλαιο	Βενζίνη	Πετρέλαιο[1]	Πετρέλαιο[1]
M[2]		όλα	2.2	1.0	0.5	0.7	0.08
NI[3]	I	RW≤1.250	2.2	1.0	0.5	0.7	0.08
	II	1.250<RW ≤1.700	4.0	1.25	0.7	1.1	0.14
	III	1.700<RW	5.0	1.5	0.8	1.3	0.20

---

1 Μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 1999, για τα οχήματα που λειτουργούν με πετρελαιοκινητήρες άμεσης έγχυσης, οι οριακές τιμές L_2 και L_3 είναι οι κάτωθι:

	L_2	L_3
- κατηγορία M(2) και N1(3), κλάση I:	0.9	0.10
- κατηγορία N1(3) κλάση II:	1.4	0.20
- κατηγορία N1(3) κλάση III:	1.7	0.30

2. Εκτός:

- τα οχήματα που έχουν σχεδιαστεί για να μεταφέρουν άνω των έξι ατόμων συμπεριλαμβανομένου του οδηγού,
- τα οχήματα, των οποίων η μέγιστη μάζα υπερβαίνει τα 2.500 kg.

3. Και εκείνα τα οχήματα της κατηγορίας M τα οποία προσδιορίζονται στην υποσημείωση 2.

ISSN 0254-1483

COM(94) 558 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR **14 06**

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-94-602-GR-C

ISBN 92-77-83324-6

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg