EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 16.12.1994
KOM(94) 558 lopull.

94/0286 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI

moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta

(komission esittämä)

EXPLANATORY MEMORANDUM

SUMMARY

The present proposal aims at aligning the standards for the light commercial and assimilated vehicles covered by the scope of this Directive to the same level of severity as those established by Directive 94/12/EC for passenger cars.

For this next stage of light commercial vehicle emission standards, it is proposed to maintain the present classification of the vehicles concerned, based on their reference mass.

The limit values proposed for Class I are those of Directive 94/12/EC for passenger cars. The limit values for Classes II and III represent the same level of severity as those for Class I taking account of the technical specificities of the vehicles falling in those two classes.

No new specific provisions are proposed in relation to the test conditions of the so-called low-powered vehicles. Instead, it is proposed that a 2-year lead time be granted until existing vehicle types, approved before the implementation of this Directive, have to comply with the provisions of the present Directive.

1. BACKGROUND

Directive 93/59/EEC of 28 June 1993, amending Directive 70/220/EEC relating to measures to be taken against air pollution by emissions from motor vehicles, established severe European-standards for light commercial vehicles and assimilated vehicles for the transport of persons[1]. These standards have the same level of severity as the standards established by Directive 91/441/EEC for cars[2].

Article 4 of Directive 93/59/EEC commited the Commission to submit before 31 December 1993 a proposal for a further reduction of its limit values on which the Council was to decide by 31 December 1994. This timetable has slipped due to the uncertainties regarding the adoption of the Directive to reduce emissions from 1996/97, with which light commercial vehicle emission limit values are linked. With the adoption of the car emissions Directive (94/12/EC) on 23 March 1994[3], the way is now open to make new proposals to the emission limit values of light commercial vehicles.

---

(1) The vehicles covered by the Directive are light commercial vehicles with a maximum permissible mass not exceeding 3 500 kg (international category N1 and assimilated vehicles for the transport of persons (international category M), i.e. vehicles with a passenger capacity of more than 6 and/or having a maximum permissible mass exceeding 2 500 kg.

(2) Directive 91/441/EEC covers vehicles having a passenger capacity of not more than 6 and a maximum permissible mass not exceeding 2 500 kg.

(3) Directive 94/12/EC of the European Parliament and the Council of 23 March 1994 (OJ No L 100, 19.4.1994, p. 42).

With Directive 70/156/EEC, as last amended by Directive 93/81/EEC, the Community considered that the completion of the internal market in the field of the motor vehicles required the implementation in each Member State of a type-approval procedure which would gradually be replaced by a single Community type-approval procedure; this would not allow Member States to apply different rules for the type-approval and the registration of new vehicles as is the case with the harmonized procedures. It is within the exclusive competence of the Community to adapt these rules to technological progress, by means of directives according to general prescriptions and the regulatory approach established in directive 70/156/EEC, as well as the addtional methods which appear in the separate directives.

2. ISSUES EXAMINED IN THE PROPOSAL

This Proposal has been prepared by the Commission, like all its proposals in this field in the last years, following consultations with its expert group on motor vehicle emissions (MVEG) where the interested national administrations, industrial, environment and consumer organizations are represented. This group examined, in particular, the question of the potential for complying with more stringent emission standards of the petrol and diesel engine types used in the vehicle category concerned. In addition the group addressed three other issues as follows:

- A recital of Directive 93/59/EEC invited the Commission to consider, subject to appropriate technical evaluation, whether the vehicle categories II and III, could be amalgamated.

- The same recital invites consideration of whether specific limit values for the control of production conformity (COP) should be deleted.

- The Council also invited the Commission to take account in its proposals of the actual driving conditions of low-powered vehicles, defined by a power-to-weight ratio of not more than 30 kW/t and a maximum speed not exceeding 130 km/h ("Panda cycle") in light of the Council's decision to abolish the specific test cycle conceived for such vehicles with effect from 1 January 1996 for Class I vehicles and from 1 January 1997 for Classes II and III.

The results of the expert consultations allow the Commission to draw the following conclusions:

3. PROPOSALS

3.1 Limit values

The European industry has the technology available for the vehicle categories concerned by this proposal to comply with emission standards of the same stringency as those applicable to passenger cars from 1996/97, due account being taken of the vehicle category.

Thus, for vehicles which are powered by petrol engines, the closed-loop three-way catalyst technology can be adapted. On diesel engines the same improvements of the combustion and injection systems can be effected as on passenger car engines.

The vehicles of Class I can comply with the limit values established by Directive 94/12/EC for passenger cars, those limit values being considered at least as severe as the present U.S. standards. The equivalence of limit values of Class I vehicles with those for cars was established in Directive 93/59/EEC.

As to vehicle Classes II and III, the technical reasons justifying differentiated limit values for different vehicle classes as set out in Directive 93/59/EEC remain valid. The vehicles concerned generally have, due to the use for which they are intended, a different layout of their power train and a different body shape affecting their aerodynamic drag as compared to passenger cars. Therefore, their emissions are higher than those of comparable passenger cars using the same emission control technology, when measured under identical test conditons. This fact has been taken into account in fixing the limit values to which such vehicles will be submitted.

In its proposals the Commission has also taken into account the fact that the limit values of the years 1996/97 have to be achieved with the existing fuel quality. Unlike the US situation, improved fuels will not become generally available in Europe by these dates. The interconnection between fuel quality and engine emissions, especially important for diesel emissions, has become subject of the "European Programme on Emissions, Fuels and Engine technology" (EPEFE) which is currently carried out by the European automobile and petrol industries at the request of the Commission. However it is unlikely that this programme will yield conclusive results before early 1995. In any event a certain lead time will be required before the production of "cleaner" fuels could be assured by the industry.

3.2. Classification

The classification established by Directive 93/59/EEC takes account of the quite heterogeneous character of the vehicles covered in the Directive which, as far as their engines and power trains are concerned, include vehicles derived from passenger cars and vehicles derived from heavier commercial vehicles. For this reason the vehicles have been divided into three classes according to their "reference mass", i.e. approximately the mass of the unladen vehicle in running order. Such a classification is also used in the emission regulations of the USA and corresponds to the current practice of the European automobile industry.

The assessment of the existing technical data has shown no evidence that for the next stage of the European emission requirements for light commercial vehicles, the present classification should be replaced by two categories, Class I and a merger of Classes II and III.

The classification should, however, be kept under review for the longer term, notably in the context of the global revision of the EC emission regulations for the whole range of light vehicles intended for the year 2000.

3.3. Control of Production conformity

The deletion of the tolerances for COP control was considered to be satisfied by the solution found for passenger cars relying on a revised statistical procedure, which in the meantime has been adopted with the recent Directive 94/12/EC. This new procedure applies also to light commercial and assimilated vehicles and allows to omit the specific COP limit values in the present proposal.

3.4. Test conditions for low-powered vehicles

An assessment of the actual driving patterns of the light commercial vehicles covered by Directive 93/59/EEC yielded no conclusive arguments in favour of an alternative technical solution to replace the test cycle with reduced maximum speed ("Panda cycle") which had been specifically conceived for such vehicles, but which Council has abolished with effect from 1 January 1996 for Class I and from 1 January 1997 for Classes II and III.

The experts consulted were divided on the need for exceptional provisions for low-powered vehicles. The Commission proposes, therefore, not to establish such provisions in the framework of this next stage of European emission standards for light commercial vehicles, but instead to provide a sufficient lead time to allow industry to adapt the vehicles currently produced and approved which make use of the provisions for low-powered vehicles.

4. FISCAL INCENTIVES

In the discussions on the appropriate framework for granting fiscal incentives to encourage the early application of new lower limit values which took place in the context of the Directive on car emissions (94/12/EC), a fair and balanced compromise was reached which will allow Member States to grant such incentives within strict parameters whilst ensuring at the same time that the incentives will be granted fully in accordance with Community law and that the Commission will be informed in sufficient time to submit its observations on any Member State programme. It is proposed that this same formula is applied in the context of the new Directive on light commercial vehicles.

5. STAGE 2000

It is proposed that the Commission be mandated to submit new proposals aimed at achieving a further reduction of emissions from light commercial vehicles by June 1996. These proposals should be modelled on the multi-faceted approach to reducing emissions outlined in Article 4 of Directive 94/12/EC.

6. CONCLUSION

The objective of this proposal is to reduce the polluting emissions from the light commercial, and similar vehicles to a level as strict as for passengers cars and according to a timescale as rapid as for those vehicles. In view of the short interval between the proposed stage of severity and the later stage envisaged as from the year 2000, it is important that this proposal is adopted in the shortest possible time.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI

moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 100 a artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen[1],

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[2],

noudattavat perustamissopimuksen 189 b artiklassa määrättyä menettelyä,

sekä katsovat, että

on tärkeää toteuttaa toimenpiteitä sisämarkkinoiden osalta; sisämarkkinat käsittävät alueen, jolla ei ole sisäisiä rajoja ja jolla tavaroiden, henkilöiden, palveluiden ja pääomien liikkuvuus taataan,

neuvoston 22 päivänä marraskuuta 1973 hyväksymässä Euroopan yhteisöjen ensimmäisessä toimintaohjelmassa ympäristön suojelemiseksi[3] kehotetaan ottamaan huomioon viimeisin tieteellinen kehitys moottoriajoneuvojen kaasujen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi ja mukauttamaan jo annetut direktiivit sen mukaisesti; viidennessä toimintaohjelmassa, jonka päälinjat neuvosto hyväksyi 9 päivänä helmikuuta 1993 antamassaan päätöslauselmassa[4], määrätään lisätoimenpiteitä moottoriajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi huomattavasti nykyiseltä tasolta,

moottoriajoneuvojen päästöjen vähentämistavoitetta sekä sisämarkkinoiden käyttöön ottamista ja täytäntöönpanoa ei voida toteuttaa riittävästi yksittäisissä jäsenvaltioissa ja näin ollen ne voidaan toteuttaa paremmin moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisellä,

voidaan olla samaa mieltä siitä, että liikenteen kehitys yhteisössä on aiheuttanut huomattavan kuormituksen ympäristölle; tietyt viralliset liikennetiheyden kasvua koskevat ennusteet ovat osoittautuneet virallisia lukuja alhaisemmiksi; tämän vuoksi on kaikille ajoneuvoille asetettava tiukkoja päästöstandardeja,

komissio on hyväksynyt eurooppalaisen ohjelman päästöistä, pakokaasuista ja moottoriteknologiasta (EPEFE); tämä ohjelma perustettiin sen varmistamiseksi, että tulevissa epäpuhtauksien päästöjä koskevissa direktiiviehdotuksissa pyritään sekä kuluttajan että talouden kannalta mahdollisimman hyviin ratkaisuihin; ohjelma koskee sekä ajoneuvojen että niiden käyttämien polttoaineiden aiheuttamaa pilaantumista,

moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskeva direktiivi 70/220/ETY[5], sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 94/12/EY[6], on yksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annetulla neuvoston direktiivillä 70/156/ETY[7], sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 93/81/ETY[8], vahvistetuista ETY-tyyppihyväksyntämenettelyä koskevista erityisdirektiiveistä,

---

1

2 EYVL N:o C 201, 26.7.1993, s. 9

3 EYVL N:o C 112, 20.12.1973, s. 1

4 EYVL N:o C 138, 17.5.1993, s. 1

5 EYVL N:o L 76, 6.4.1970, s. 1

6 EYVL N:o L 100, 190401994, s. 42

7 EYVL N:o L 42, 23.2.1970, s. 1

8 EYVL N:o L 264, 23010.1993, s. 49

direktiivissä 70/220/ETY vahvistetaan raja-arvot näiden ajoneuvojen ottomoottoreiden hiilimonoksidin ja palamattomien hiilivetyjen päästöille; näitä raja-arvoja alennettiin ensimmäisen kerran direktiivillä 74/290/ETY[9] ja täydennettiin komission direktiivin 77/102/ETY[10] mukaisesti typen oksidien päästöille sallituilla raja-arvoilla; näille kolmelle päästölajille tarkoitettuja raja-arvoja alennettiin peräkkäin komission direktiiveillä 78/665/ETY[11], 83/351/ETY[12] ja 88/76/ETY[13]; raja-arvot dieselmoottoreiden hiukkaspäästöille otettiin käyttöön direktiivillä 88/436/ETY[14]; tiukemmat eurooppalaiset standardit alle 1,4-litraisten ajoneuvojen kaasupäästöille otettiin käyttöön direktiivillä 89/458/ETY[15]; näitä standardeja on sovellettu laajasti kaikkiin henkilöautoihin niiden iskutilavuudesta riippumatta parannetun eurooppalaisen testausmenettelyn perusteella, johon sisältyy ajojakso taajama-alueen ulkopuolella; polttoainejärjestelmän haihtumispäästöjä ja päästöjen vähentämiseen liittyvien ajoneuvon osien kestävyyttä koskevat vaatimukset sekä dieselmoottorilla varustettujen autojen hiukkaspäästöjä koskevat tiukemmat standardit otettiin käyttöön direktiivillä 91/441/ETY[16]; henkilöautoihin, joissa on yli kuusi istumapaikkaa tai joiden enimmäismassa on yli 2 500 kilogrammaa, sekä kevyisiin hyötyajoneuvoihin ja maastoajoneuvoihin, jotka kuuluvat direktiivin 70/220/ETY soveltamisalaan ja joihin sovelletaan direktiivin 93/59/ETY[17] mukaisesti yhtä tiukkoja standardeja kuin henkilöautoihin ottaen huomioon näiden ajoneuvojen erityisedellytykset; henkilöautojen standardeja on kiristetty direktiivillä 94/12/EY, jossa otetaan käyttöön uusi menetelmä valmistuksen vaatimustenmukaisuuden valvomiseksi; on tarpeen yhdenmukaistaa kevyiden hyötyajoneuvojen ja henkilöautojen standardeja siten, että ensin mainitut olisivat taas vähintään yhtä tiukkoja kuin henkilöautoja koskevat,

komission tällä alalla tekemä työ on osoittanut, että yhteisön teollisuuden parhaita saatavilla olevia tekniikkoja voidaan edelleen parantaa, jotta kevyet hyötyajoneuvot saataisiin vastaamaan huomattavasti alennettuja päästörajoja; ehdotetut standardit koskisivat sekä uusien ajoneuvotyyppien hyväksyntää että valmistuksen vaatimustenmukaisuuden varmistamista, sillä muutettu näytteenotto- ja analyysimenetelmä mahdollistaa direktiivin 70/220/ETY aiempien vaiheiden aikana raja-arvoihin sallittujen poikkeamien poistamisen,

komissio on tutkinut mahdollisuutta yhdistää ajoneuvoluokat II ja III sekä käytännön edellytyksiä, joilla kevyitä hyötyajoneuvoja ajetaan taajamissa ja niiden ulkopuolella sekä kyseisten ajoneuvojen erityisominaisuuksia,

on suotavaa sallia, että jäsenvaltiot voivat verohelpotuksia myöntämällä nopeuttaa sellaisten ajoneuvojen liikkeelle laskemista, jotka täyttävät yhteisön tasolla annetut määräykset; näiden verohelpotusten on oltava perustamissopimusten määräysten mukaisia ja niiden on vastattava tiettyjä sisämarkkinoiden vääristymisen ehkäisemiseksi tarkoitettuja edellytyksiä; tämän direktiivit säännökset eivät vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen sisällyttää epäpuhtauksien ja muiden aineiden päästöt moottoriajoneuvojen liikennemaksujen laskemisperusteisiin,

tässä direktiivissä esitetty vaatimus ilmoittaa riittävissä ajoin ei rajoita muissa yhteisön oikeuden säännöksissä, erityisesti perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdassa, esitettyjä ilmoitusvaatimuksia,

neuvoston olisi annettava ennen 30 päivää joulukuuta 1997 määräykset vuoden 2000 jälkeiselle ajanjaksolle komission viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 1996 antaman ehdotuksen perusteella, ja tämän ehdotuksen tarkoituksena on vähentää kevyiden hyötyajoneuvojen päästöjä huomattavasti, ja

---

9 EYVL N:o L 159, 15.6.1974, s. 61
10 EYVL N:o L 32, 3.2.1977, s. 32
11 EYVL N:o L 223, 14.8.1978, s. 48
12 EYVL N:o L 197, 20.7.1983, s. 1
13 EYVL N:o L 36, 9.2.1988, s. 1
14 EYVL N:o L 214, 6.8.1988, s. 1
15 EYVL N:o L 226, 3.8.1989, s. 1
16 EYVL N:o L 242, 30.8.1991, s. 1
17 EYVL N:o L 186, 28.7.1993, s. 21

toimenpiteiden, joiden tarkoitus on vähentää moottoriajoneuvojen päästöjä vuonna 2000, on oltava osa monipuolista lähestymistapaa, joka sisältää kaikki tieliikenteestä aiheutuvaa ilman pilaantumista vähentävät toimenpiteet; kaikki tekijät, joilla katsotaan olevan merkittävä vaikutus tällaiseen pilaantumiseen, on yksilöity direktiivin 94/12 4 artiklassa; komissio toteuttaa tarvittavan ympäristö-, teknologia- ja kustannustehokkuusnäkökohtien analyysin, jotta vuoden 1996 heinäkuun loppuun mennessä voidaan asettaa määrällisiä yhteisön tavoitteita vuodelle 2000,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivin 70/220/ETY liite I tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä 1 päivästä lokakuuta 1995 direktiivin 70/220/ETY säännösten mukaisuus, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, direktiivin 70/156/ETY 4 artiklan 1 kohdan ja 7 artiklan 1 kohdan soveltamiseksi.

2. Jäsenvaltiot eivät enää ajoneuvoluokan I osalta 1 päivästä tammikuuta 1996 alkaen ja ajoneuvoluokkien II ja III osalta 1 päivästä tammikuuta 1997 alkaen saa myöntää:

- ETY-tyyppihyväksyntää direktiivin 70/156/ETY 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti

  tai

- kansallista tyyppihyväksyntää, jollei vedota direktiivin 70/156/ETY 8 artiklan 2 kohdan säännöksiin;

  päästöjen aiheuttamaan ilman pilaantumiseen liittyvistä syistä ajoneuvotyypille, jos se ei noudata direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimuksia.

3. Jäsenvaltioiden on ajoneuvoluokan I osalta 1 päivästä tammikuuta 1997 alkaen ja ajoneuvoluokkien II ja III osalta 1 päivästä tammikuuta 1998 alkaen:

- katsottava, että sellaiset vaatimustenmukaisuustodistukset, jotka on annettu uusille ajoneuvoille direktiivin 70/156/ETY mukaisesti, eivät kyseisen direktiivin 7 artiklan 1 kohdan soveltamiseksi ole enää voimassa

  ja

- kieltäydyttävä sellaisten uusien ajoneuvojen rekisteröimisestä, myymisestä ja liikkeelle laskemisesta, joilla ei ole direktiivin 70/156/ETY mukaista vaatimustenmukaisuustodistusta, jollei vedota direktiivin 70/156/ETY 8 artiklan 2 kohtaan,

  päästöjen aiheuttamaan ilman pilaantumiseen liittyvistä syistä, jos ajoneuvot eivät noudata direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimuksia.

  Sellaisiin ajoneuvojen, joiden teho/painosuhde on enintään 30 kW/t[18] ja joiden suurin nopeus ei ylitä 130 km/h, osalta ensimmäisessä alakohdassa mainitut päivämäärät ovat 1 päivä tammikuuta 1998 ja 1 päivä tammikuuta 1999.

---

18 Valmistajan ilmoittaman suurimman teknisesti sallitun massan perusteella.

3 artikla

Jäsenvaltiot voivat säätää verohelpotuksia ainoastaan sellaisille ajoneuvoille, jotka ovat direktiivin 70/220/ETY mukaisia, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä. Näiden helpotusten on oltava perustamissopimusten määräysten mukaisia ja niiden on täytettävä seuraavat edellytykset:

- niitä sovelletaan kaikkiin uusiin ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu myytäviksi jäsenvaltion markkinoilla ja jotka vastaavat ennalta direktiivin 70/220/ETY vaatimuksia, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä,

- ne päättyvät 2 artiklan 3 kohdassa vahvistetusta päivämäärästä alkaen, jolloin uusia ajoneuvoja koskevat päästöarvot tulevat pakollisina voimaan,

- ne ovat kullekin ajoneuvotyypille arvoltaan alhaisemmat kuin todelliset lisäkustannukset, jotka aiheutuvat vahvistettujen raja-arvojen täyttämiseen tarvittavista laitteista ja niiden asentamisesta ajoneuvoon.

Komissiolle on ilmoitettava riittävän ajoissa kaikista suunnitelmista ottaa käyttöön tai muuttaa ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja verohelpotuksia, jotta se voi esittää huomautuksensa.

4 artikla

Perustamissopimuksessa määrättyjen edellytysten mukaisesti toimien neuvosto tekee päätökset ennen 31 päivää joulukuuta 1997 tämän direktiivin alaisten moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavien yhteisön toimenpiteiden uutta vaihetta koskevista ehdotuksista, jotka komissio esittää ennen 30 päivää kesäkuuta 1996. Näitä toimenpiteitä sovelletaan vuodesta 2000 alkaen.

Komissio noudattaa näissä ehdotuksissa direktiivin 94/12/EY 4 artiklassa kuvattua lähestymistapaa.

5 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan 1 päivään lokakuuta 1995 mennessä. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

   Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

6 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivän sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.*

7 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puheenjohtaja

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE

MUUTOKSET DIREKTIIVIN 70/220/ETY, SELLAISENA KUIN SE ON MUUTETTUNA DIREKTIIVILLÄ 93/59/ETY, LIITTEISIIN

3. Korvataan kohdan 5.3.1.4 taulukko seuraavasti:

		Raja-arvot					
Ajoneuvo-luokka		Vertailu-massa	Hiilimonoksi-din massa		Hiilivetyjen ja typen oksidien yhteenlaskettu massa		Hiukkasten massa
		VM (kg)	L_1 (g/km)		L_2 (g/km)		L_3 (g/km)
			bensiini	diesel	bensiini	diesel	diesel[1]
M[2]		kaikki	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N1[3]	I	VM ≤ 1 250	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
	II	1 250 < VM ≤ 1 700	4,0	1,25	0,7	1,1	0,14
	III	1 700 < VM	5,0	1,5	0,8	1,3	0,20

---

1 Suoraruiskutteisella dieselmoottorilla varustettujen ajoneuvojen osalta raja-arvot L_2 ja L_3 ovat 30 päivään syyskuuta 1999 asti:

	L_2	L_3
- luokitus M(2) ja N1(3), luokka I	0,9	0,10
- luokitus N1(3) luokka II	1,4	0,19
- luokitus N1(3) luokka III	1,7	0,25

2 Lukuun ottamatta:
- yli kuuden henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljetukseen tarkoitettuja ajoneuvoja,
- ajoneuvoja, joiden enimmäismassa on yli 2 500 kg.

3 Sekä M-luokan 2 huomautuksessa tarkoitetut ajoneuvot.

ISSN 1024-4492

KOM(94) 558 lopullinen

ASIAKIRJAT

FI 14 06

Luettelonumero : CB-CO-94-602-FI-C

ISBN 92-77-94376-9

Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto

L-2985 Luxemburg