31996L0069

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 96/69/EK IRÁNYELVE

(1996. október 8.)

a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó Szerződésre és különösen annak 100 a. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ([1]),

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([2]),

a Szerződés 189b. cikkében ([3]) szabályozott eljárásnak megfelelően,

(1) mivel intézkedéseket kell elfogadni a belső piac céljainak megvalósítása érdekében; mivel a belső piac egy olyan, belső határok nélküli területet foglal magában, amelyen belül az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgása biztosított;

(2) mivel az Európai Közösségnek a Tanács által 1973. november 22-én jóváhagyott első környezetvédelmi cselekvési programja ([4]) szerint a gépjárművek kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni küzdelemben a legújabb tudományos eredményeket is figyelembe kell venni, és a korábban elfogadott irányelveket ennek megfelelően módosítani kell; mivel az ötödik cselekvési programban foglaltak szerint, melynek általános elveit a Tanács az 1993. február 1-jei határozatában ([5]) hagyta jóvá, további erőfeszítések szükségesek a gépjárművek jelenlegi szennyezőanyag-kibocsátási szintjének számottevő csökkentése érdekében;

(3) mivel a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátása csökkentésének, valamint a gépjárművek belső piaca megteremtésének céljait nem lehetséges az egyes tagállamok szintjén kielégítő mértékben megvalósítani, hanem e célkitűzések eredményesebben elérhetők a közösségi szinten a gépjárművek által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítése útján;

(4) mivel általánosan elfogadott tény, hogy a Közösségben a közúti forgalom növekedése a környezet súlyos károsodásával jár, és fennáll a veszélye annak, hogy a környezeti terhelések a jövőben tovább fokozódnak; mivel több, a forgalom sűrűségének további növekedésére vonatkozó hivatalos becslés a tényleges adatok alattinak bizonyult; mivel ezen okból szükséges valamennyi gépjárműre vonatkozóan szigorú kibocsátási szabvány megalkotása;

(5) mivel a Bizottság 1993-ban elfogadott egy európai programot a szennyezőanyag-kibocsátás, tüzelőanyagok és motortechnológiák területén (EPEFE); mivel a programnak biztosítania kell, hogy a jövőben megfogalmazandó, a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos irányelvekre vonatkozó javaslatok mind a környezet és a fogyasztók, mind pedig a gazdaság szempontjából optimális megoldással szolgáljanak; mivel a program azokkal a szennyeződésekkel foglalkozik, amelyeket a gépjárművek, valamint az általuk használt tüzelőanyagok okoznak;

(6) mivel a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyeződés elleni intézkedésekről szóló 70/220/EGK ([6]) irányelv egyike a 70/156/EGK irányelvben ([7]) megállapított típus-jóváhagyási eljárás szerinti külön irányelveknek;

(7) mivel a 70/220/EGK irányelv meghatározza az ilyen gépjárműmotorok szén-monoxid- és el nem égetett szénhidrogének kibocsátása határértékeit; mivel ezeket a határértékeket első alkalommal a 74/290/EGK tanácsi irányelv ([8]) szállította lejjebb és a 77/102/EGK bizottsági irányelvben ([9]) meghatározott nitrogénoxid-kibocsátás megengedett határértékeivel egészítették ki; mivel e három szennyezőanyag határértékeit a 78/665/EGK bizottsági irányelv ([10]), 83/351/EGK tanácsi irányelv ([11]) és a 88/76/EGK tanácsi irányelv ([12]) folyamatosan lejjebb szállította; mivel a 88/436/EGK irányelv ([13])

([1]) HL C 390., 1994.12.31., 26. o. és HL C 19., 1996.1.23., 13. o.
([2]) HL C 201., 1993.7.26., 9. o.
([3]) Az Európai Parlament 1995. szeptember 20-i állásfoglalása (HL C 269., 1995.10.16., 82. o.), a Tanács 1995. december 22-i közös álláspontja (HL C 37., 1996.2.9., 23. o.) és az Európai Parlament 1996. Május 9-i határozata (HL C 152., 1996.5.27., 44. o.).
([4]) HL C 112., 1973.12.20., 1. o.
([5]) HL C 138., 1993.5.17., 1. o.
([6]) HL L 76., 1970.4.6., 1. o. A legutóbb a 94/12/EK irányelvvel (HL L 100., 1994.4.19., 42. o.) módosított irányelv.
([7]) HL L 42., 1970.2.23., 1. o. A legutóbb a 95/54/EK bizottsági irányelvvel (HL L 266., 1995.11.8., 1. o.) módosított irányelv.
([8]) HL L 159., 1974.6.15., 61. o.
([9]) HL L 32., 1977.2.3., 32. o.
([10]) HL L 223., 1978.8.14., 48. o.
([11]) HL L 197., 1983.7.20., 1. o.
([12]) HL L 36., 1988.2.9., 1. o.
([13]) HL L 214., 1988.8.6., 1. o.

határértékeket állapított meg a dízelmotoroknak a légszennyező részecskék kibocsátására; mivel a 89/458/EGK irányelv [1] bevezette az 1400 cm^3 hengerűrtartalom alatti személygépjárművek gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátásának szigorított európai szabványát; mivel e szabványok alkalmazása a városon kívüli menetciklust tartalmazó továbbfejlesztett európai vizsgálati eljárás alapján valamennyi személygépjárműre kiterjesztésre került, függetlenül a motor-lökettérfogattól; mivel a 91/441/EGK irányelv [2] előírásokat vezetett be a párolgási emissziókra és a kibocsátás-csökkentő gépjárműalkatrészek tartósságára, valamint a dízelüzemű gépjárművek légszennyező részecskék kibocsátására vonatkozóan szigorúbb határértékeket határozott meg; mivel a hatnál több utas szállítására alkalmas vagy 2500 kg-ot meghaladó legnagyobb össztömegű személygépjárművekre, könnyű haszongépjárművekre és terepjárókra, amelyekre a 70/220/EGK irányelv vonatkozik, ezen gépjárművek sajátos jellemzőinek figyelembevételével a 93/59/EGK irányelvet [3] kell alkalmazni, amely ugyanolyan szigorú szabványokat állapít meg, mint amilyeneket a személygépjárművekre is alkalmazni kell; mivel a személygépjárművekre vonatkozó előírásokat a 94/12/EK irányelv tovább szigorítja, amely új eljárást vezetett be a gyártásmegfelelőség ellenőrzésére; mivel a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó előírásokat hozzá kell igazítani a személygépjárművekre vonatkozó előírásokhoz, hogy azok legalább olyan szigorúak legyenek, mint a személygépjárművekre vonatkozó előírások;

(8) mivel a Bizottság e területen végzett munkája bebizonyította, hogy a Közösség ipara számára jelenleg elérhető legjobb technológiák még továbbfejleszthetők, és ezáltal a könnyű haszongépjárműveknél is megfelelhetnek az alacsonyabb szennyezőanyag-kibocsátási határértékeknek; mivel ugyanez vonatkozik az új, fejlesztési szakaszban lévő technológiákra is; mivel a javasolt szabványokat az új gépjárműtípusok jóváhagyása, valamint a gyártás megfelelőségének ellenőrzése során egyaránt alkalmazni kell, mivel a mintavétel és a statisztikai kiértékelés megváltozott módszere megszüntette a határértékeknél alkalmazott, a 70/220/EGK irányelv által korábban a határértékekre vonatkozóan megengedett tűréseket;

(9) mivel a Bizottság megvizsgálta, hogy végrehajtható-e a II. és III. gépjárműosztály összevonása, és tételesen megvizsgálta a könnyű haszongépjárművek valóságos üzemeltetését a városi és városon kívüli forgalomban, valamint e gépjárművek különleges jellemzőit;

(10) mivel a tagállamok számára meg kell engedni, hogy olyan adókedvezményekkel, amelyek megfelelnek a Szerződés rendelkezéseinek és bizonyos, a belső piac torzulásának elkerülése érdekében meghatározott feltételeket teljesítenek, segítsék olyan gépjárművek forgalomba helyezését, amelyek eleget tesznek a közösségi szinten elfogadott előírásoknak; mivel ezen irányelv nem érinti a tagállamoknak azt a jogát, hogy a szennyező- és egyéb anyagok kibocsátásának mértékét számításba vegye a gépjárműadó megállapításánál;

(11) mivel az ezen irányelvben foglalt előzetes értesítési kötelezettség nem sérti a közösségi jog rendelkezéseiben, különösen a Szerződés 93. cikkének (3) bekezdésében foglalt értesítési kötelezettséget;

(12) mivel az Európai Parlament és a Tanács a Bizottság által legkésőbb 1996. június 30-ig benyújtott javaslat alapján, legkésőbb 1997. december 31-ig elfogadja a 2000. évtől bevezetendő, a könnyű haszongépjárművek szennyezőanyag-kibocsátásának számottevő csökkentését célzó követelményeket;

(13) mivel a 2000. évben érvénybe lépő, a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés csökkentésére vonatkozó intézkedések egy integrált és sokoldalú, a közúti forgalomból származó levegőszennyezés csökkentésére irányuló valamennyi intézkedést magában foglaló megközelítés részét képezik; mivel a 94/12/EGK irányelv 4. cikkében meghatározott paraméterek mindegyike lényeges; mivel a 2000. év követelményeire való tekintettel a könnyű haszongépjárművekkel kapcsolatos célkitűzéseknek ugyanolyan szigorú előírásokat kell meghatározniuk, mint amelyek a személygépjárművekre vonatkoznak, mégpedig egy egységes műszaki szintű szennyezőanyag-kibocsátást korlátozó technológia alkalmazásával, amelynek során figyelembe kell venni a könnyű haszongépjárművek különleges jellemzőit, illetve az N1-es gépjármű-kategória II. és III. gépjárműosztályai tartósságára vonatkozó megfelelő követelményeket; mivel a Bizottságnak meg kell megvizsgálnia a környezeti, technológiai és a költség-haszon elemző szempontokat a célból, hogy 1996. június végéig számszerűsített célkitűzéseket határozzon meg a 2000. évtől alkalmazandó közösségi intézkedésekre vonatkozóan,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 70/220/EGK tanácsi irányelv I. melléklete ennek az irányelvnek a melléklete szerint módosul.

2. cikk

(1) A tagállamok 1996. október 1-jétől elismerik a 70/156/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdésének és 7. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek való megfelelést.

[1] HL L 226., 1989.8.3., 1. o.
[2] HL L 242., 1991.8.30., 1. o.
[3] HL L 186., 1993.7.28., 21. o.

(2) 1997. január 1-jétől a tagállamok az I. gépjárműosztályba és 1998. január 1-jétől a II. és III. gépjárműosztályba tartozó semmilyen gépjárműtípus esetében sem adhatnak ki

– a 70/156/EGK irányelv 4. cikk (1) bekezdésének megfelelő EK-típusjóváhagyást, vagy

– nemzeti típusjóváhagyást, kivéve, ha a 70/156/EGK irányelv 8. cikkének (2) bekezdésében foglaltakat alkalmazzák,

a kibocsátás által okozott levegőszennyezéssel kapcsolatos okokból, ha a gépjárműtípus az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv előírásainak nem felel meg.

(3) A tagállamok 1997. október 1-jétől az I. gépjárműosztályba tartozó gépjárművek és 1998. október 1-jétől a II. és III. gépjárműosztályba tartozó gépjárművek esetében

– a 70/156/EGK irányelv alapján az új gépjárműre kiállított megfelelőségi igazolást ugyanezen irányelv 7. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában nem tekintik többé érvényesnek, és

– megtiltják az olyan új gépjárművek bejegyzését, értékesítését vagy forgalomba helyezését, amelyekre nem adtak ki a 70/156/EGK irányelv követelményeinek megfelelő megfelelőségi igazolást, kivéve, ha a 70/156/EGK irányelv 8. cikke (2) bekezdésének rendelkezéseit alkalmazzák,

a motorok kibocsátásai által okozott levegőszennyezéssel kapcsolatos okokból, ha a gépjármű az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv előírásainak nem felel meg.

3. cikk

A tagállamok csak olyan gépjárművekre nyújthatnak adókedvezményt, amelyek az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelvnek megfelelnek. Az ilyen adókedvezményeknek meg kell felelniük a Szerződés rendelkezéseinek és az alábbi feltételeknek:

– a tagállamban minden forgalomba hozatalra kerülő új gépjárműre alkalmazzák, amely az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek előre megfelel,

– megszűnnek a 2. cikk (3) bekezdése szerinti azon időpontban, amelytől kezdődően a kibocsátási határértékeket kötelezően kell az új gépjárművekre alkalmazni,

– minden gépjárműtípusnál jelentősen alacsonyabb összeget kell képviselniük, mint az olyan tényleges többletköltség, amely az előírt értékek betartása céljából alkalmazott műszaki berendezést és annak a gépjárműbe történő beszerelési költségét tartalmazza.

A Bizottságnak valamennyi, az első bekezdésben említett adókedvezmény bevezetésére vagy módosítására vonatkozó tervről az észrevételei megtételéhez szükséges időben tájékoztatást kell kapnia.

4. cikk

Az Európai Parlament és a Tanács a Szerződésben foglalt feltételek alapján legkésőbb 1997. december 31-ig határoz az ezen irányelv szerinti, a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni közösségi intézkedések következő fokozataira vonatkozó javaslatokról, amelyeket a Bizottság legkésőbb 1996. június 30-ig terjeszt elő. Az elfogadott intézkedéseket 2000-től kell alkalmazni.

A Bizottság javaslatainak alapját a 94/12/EK irányelvben foglalt megközelítés képezi.

5. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 1996. október 1-je előtt megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

6. cikk

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

7. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1996. október 8-án.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*
K. HÄNSCH	P. RABBITTE

MELLÉKLET

A 93/59/EGK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv mellékleteinek módosításai

Az 5.3.1.4. szakasz táblázata helyébe a következő táblázat kerül:

Határértékek		Gépjármű-kategória/osztály					
		(kg) Szén-monoxid-tömeg L_1	(g/km) Szénhidrogének és nitrogénoxidok együttes tömege L_2		(g/km) Részecsék tömege L_3		(g/km) Kategória Osztály
Referenciatömeg	RW		Benzin	Dízel	Benzin	Dízel [1]	Dízel [1]
M [2]	–	összes	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N1 [2]	I	RW ≤ 1 250	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
	II	1 250 < RW ≤ 1 700	4,0	1,25	0,6	1,0	0,12
	III	1 700 < RW	5,0	1,5	0,7	1,2	0,17

[1] 1999. szeptember 30-ig az olyan gépjárművekre, amelyek közvetlen befecskendezéses dízelmotorral vannak felszerelve, az alábbi L2 és az L3 határértékeket kell alkalmazni:

	L_2	L_3
– M [2] kategória és az N119 kategória I. osztálya:	0,9	0,10
– N_1 [3] kategória II. osztálya:	1,3	0,14
– N_1 [3] kategória III. osztálya:	1,6	0,20

[2] Kivételt képeznek:

– a több mint hat utas szállítására alkalmas gépjárművek, beleértve a gépjárművezetőt is,
– olyan gépjárművek, amelyek legnagyobb össztömege meghaladja a 2 500 kg-ot.

[3] Valamint az M kategória [2] lábjegyzetben meghatározott gépjárművei.