EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 10.11.1995
KOM(95) 540 lopull.

94/0286 (COD)

Muutettu 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 EY:n perustamissopimuksen 189 A (2) artiklan nojalla esittämä)

EXPLANATORY MEMORANDUM

On 19 December 1994 the Commission sent to the European Parliament and the Council a proposal for a Directive amending Directive 70/220/EEC relating to measures to be taken against air pollution from emissions from motor vehicles. The aim of this proposal is to "align" the limit values for this category of vehicles with those for passenger cars laid down in Directive 94/12/EC in order to apply the same degree of stringency to all categories of vehicle.

The European Parliament adopted the proposal at the first reading on 20 September 1995, subject to 18 amendments.

The Commission accepted four of these amendments designed to clarify the bases of the proposal.

The Commission did not, however, accept the other amendments. These come into the following categories:

- The amendments designed to make the limit values applicable to light commercial vehicles more stringent. These amendments go beyond the mere extension of the measures already adopted for passenger cars in Directive 94/12/EC, which is the purpose of this Directive. The measures enabling further progress to be made will be proposed in the context of a subsequent stage, which will correspond to the "Stage 2000" phase of emission reductions for passenger vehicles based, for its part, on the Auto/Oil programme.

- The amendment abolishing the additional period of one year for adaptation of low-powered vehicles. The vehicles in this category are subject to a special test procedure (sometimes called the "Panda" cycle) which will be discontinued in 1997. An additional period is necessary to permit adaptation to the change of cycle and to more stringent limit values.

- The amendments designed to specify 31 December 1995 as the final date for submission by the Commission of its proposals for "Stage 2000". The date in Article 4 of the proposal, i.e. 30 June 1996, is more realistic.

- The amendments changing the specific rules on tax incentives. The proposed rules merely confirm those already adopted in the framework of Directive 94/12/EC on passenger cars, and it would not be appropriate to amend them in the context of this proposal. However, the situation will be reviewed on presentation of the proposals for reducing passenger car emissions from the year 2000, particularly in the light of the results of the Auto/Oil programme.

- The amendments concerning amalgamation of categories II and III for light commercial vehicles. The Commission examined this possibility when drawing up its proposal, but rejected it owing to the considerable technical differences between the vehicles of the two categories, which necessitate the application of separate limit values.

- Finally, the amendments concerning provisions not covered by this Directive, in particular those on inspection and maintenance of vehicles in service, the

granting of tax incentives to remove old vehicles from circulation and the application of emission standards to old vehicles from the year 2000.

The Commission therefore accepts Parliament's first four amendments to its proposal and recommends that the Council follow suit so that a common position can be adopted at the Council meeting of Environment Ministers on 18/19 December 1995.

Muutettu ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

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

ALKUPERÄINEN TEKSTI[1]	MUUTETTU TEKSTI
Johdanto-osan 4 kappale	
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,	voidaan olla samaa mieltä siitä, että liikenteen kehitys yhteisössä on aiheuttanut huomattavan kuormituksen ympäristölle ja että tulevaisuudessa tämä kehitys vahingoittaa ympäristöä entistä enemmän; tähänastiset liikennetiheyden kasvua koskevat viralliset ennusteet ovat osoittautuneet todellisia lukuja alhaisemmiksi, ja tämän seurauksena on kaikille ajoneuvoille asetettava tiukat pakokaasupäästöjen standardit,

[1] EYVL N:o C, 390, 31.12.1994, s. 26

Johdanto-osan 5 kappale

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

Johdanto-osan 7 kappaleen viimeinen virke

on tarpeen yhdenmukaistaa kevyiden hyötyajoneuvojen ja henkilöautojen standardeja siten, että ensin mainitut olisivat taas vähintään yhtä tiukkoja kuin henkilöautoja koskevat	on tarpeen yhdenmukaistaa kevyiden hyötyajoneuvojen ja henkilöautojen standardeja siten, että ensin mainitut olisivat taas vähintään yhtä tiukkoja kuin henkilöautoja koskevat

Johdanto-osan 8 kappale

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,	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; tämä koskee myös uusia kehitettäviä tekniikoita: 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,

ISSN 1024-4492

KOM(95) 540 lopullinen

ASIAKIRJAT

FI 01 14

Luettelonumero : CB-CO-95-581-FI-C

ISBN 92-77-95533-3

Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto

L-2985 Luxemburg

6