

II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

RAAD

RICHTLIJN 93/59/EEG VAN DE RAAD

van 28 juni 1993

tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Statens met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 100 A,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

In samenwerking met het Europees Parlement ⁽²⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽³⁾,

Overwegende dat maatregelen moeten worden vastgesteld in het kader van de interne markt; dat de interne markt een ruimte zonder binnengrenzen omvat waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd;

Overwegende dat het op 22 november 1973 door de Raad goedgekeurde eerste actieprogramma van de Europese Gemeenschappen ter bescherming van het milieu ⁽⁴⁾ reeds maande rekening te houden met de laatste vorderingen op wetenschappelijk gebied in de strijd tegen de luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen en de reeds vastgestelde richtlijnen in deze zin aan te passen; dat overeenkomstig het op 7 februari 1983 door de Raad goedgekeurde derde actieprogramma ⁽⁵⁾ extra inspannin-

gen moeten worden geleverd met het oog op een aanzienlijke verlaging van het huidige niveau van verontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen;

Overwegende dat Richtlijn 70/220/EEG ⁽⁶⁾ deel uitmaakt van de bijzondere richtlijnen in het kader van de EEG-goedkeuring die is ingevoerd bij Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Statens betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan ⁽⁷⁾;

Overwegende dat bij Richtlijn 70/220/EEG grenswaarden zijn vastgesteld voor de emissies van koolmonoxide en onverbrande koolwaterstoffen die van motoren van dergelijke voertuigen afkomstig zijn; dat deze grenswaarden voor de eerste maal zijn verlaagd bij Richtlijn 74/290/EEG ⁽⁸⁾ en overeenkomstig Richtlijn 77/102/EEG ⁽⁹⁾ zijn aangevuld met grenswaarden voor de toegestane emissie van stikstofoxiden; dat de grenswaarden voor deze drie soorten verontreinigingen achtereenvolgens zijn verlaagd bij de Richtlijnen 78/665/EEG ⁽¹⁰⁾, 83/351/EEG ⁽¹¹⁾ en 88/76/EEG ⁽¹²⁾; dat bij Richtlijn 88/436/EEG ⁽¹³⁾ grenswaarden voor de emissie van verontreinigende deeltjes door dieselmotoren en bij Richtlijn 89/458/EEG ⁽¹⁴⁾ strengere

⁽¹⁾ PB nr. C 100 van 22. 4. 1992, blz. 7.

⁽²⁾ PB nr. C 305 van 23. 11. 1992, blz. 120, en PB nr. C 176 van 28. 6. 1993.

⁽³⁾ PB nr. C 313 van 30. 11. 1992, blz. 11.

⁽⁴⁾ PB nr. C 112 van 20. 12. 1973, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB nr. C 46 van 17. 2. 1983, blz. 1.

⁽⁶⁾ PB nr. L 76 van 6. 4. 1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 91/441/EEG (PB nr. L 242 van 30. 8. 1991, blz. 1).

⁽⁷⁾ PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 92/53/EEG (PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 1).

⁽⁸⁾ PB nr. L 159 van 15. 6. 1974, blz. 61.

⁽⁹⁾ PB nr. L 32 van 3. 2. 1977, blz. 32.

⁽¹⁰⁾ PB nr. L 223 van 14. 8. 1973, blz. 48.

⁽¹¹⁾ PB nr. L 197 van 20. 7. 1983, blz. 1.

⁽¹²⁾ PB nr. L 36 van 9. 2. 1988, blz. 1.

⁽¹³⁾ PB nr. L 214 van 6. 8. 1988, blz. 1.

⁽¹⁴⁾ PB nr. L 226 van 3. 8. 1989, blz. 1.

Europese normen voor auto's met een cilinderinhoud van minder dan 1,4 liter zijn ingevoerd; dat bij Richtlijn 91/441/EEG enerzijds het toepassingsgebied van deze normen op basis van een verbeterde Europese beproevingsmethode waarvan een proeftraject buiten de stad deel uitmaakt, is uitgebreid tot alle voertuigen ongeacht hun cilinderinhoud, en anderzijds voorschriften ten aanzien van de verdampingsemissies en de duurzaamheid van voor de emissie relevante voertuigonderdelen, alsmede strengere normen voor emissies van verontreinigende deeltjes afkomstig van auto's met dieselmotoren zijn ingevoerd;

Overwegende dat de strenge Europese normen alleen gelden voor personenauto's die voor het vervoer van ten hoogste zes personen zijn bestemd en een maximummassa van ten hoogste 2 500 kg hebben; dat in de overgangsbepalingen voor de overige onder Richtlijn 70/220/EEG vallende voertuigcategorieën, in het bijzonder lichte bedrijfsvoertuigen, minder strenge normen zijn opgenomen;

Overwegende dat het effect van de strengere normen op het milieu aanzienlijk zou worden versterkt en versneld als de Lid-Staten de aankoop van nieuwe voertuigen die al voor de toepassing van deze richtlijn aan de daarin gestelde normen voldoen, door fiscale maatregelen aantrekkelijker zouden maken;

Overwegende dat men het erover eens is dat de toekomstige verkeersontwikkeling in de Europese Gemeenschap een aanzienlijke toeneming van de milieuvervuiling met zich zal brengen; dat er daarbij rekening mee moet worden gehouden dat alle tot nu toe opgestelde officiële prognoses over de stijging van het verkeersaanbod door de feitelijke ontwikkeling verre zijn overtroffen; dat daarom voor alle motorvoertuigen zeer strenge emissienormen moeten worden vastgesteld;

Overwegende dat bijzondere inspanningen op het gebied van O & O voor de vermindering van de luchtverontreiniging door motorvoertuigen van doorslaggevend belang kunnen zijn voor de versterking van het concurrentievermogen van de Europese autoindustrie;

Overwegende dat de Commissie tot taak heeft regelmatig een evaluatie te maken van de jongste wetenschappelijke vorderingen die een verlaging mogelijk maken van de grenswaarden voor de toegestane luchtverontreiniging door motorvoertuigen, en in overleg met de MVEG-groep de passende maatregelen voor een verlaging voor te stellen;

Overwegende dat, ten einde tijdens de komende fase de grenswaarden voor lichte bedrijfsvoertuigen te verlagen, en onder voorbehoud van een passende technische evaluatie, de categorieën voertuigen II en III kunnen worden samengevoegd en de specifieke grenswaarden betreffende de controle van de productie en de conformiteit kunnen worden geschrapt;

Overwegende dat uit de werkzaamheden van de Commissie op dit gebied is gebleken dat de industrie in de Gemeenschap beschikt over of de laatste hand legt aan technolo-

gieën die het mogelijk maken dat de onder deze richtlijn vallende voertuigen aan even strenge normen voldoen als personenauto's, rekening houdende met de specifieke kenmerken van dergelijke voertuigen; dat de voorgestelde normen zo snel mogelijk moeten worden ingevoerd ten einde de samenhang van de maatregelen van de Gemeenschap tegen de luchtverontreiniging ten gevolge van het wegverkeer te verhogen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlagen I, III, IV, V en IX bij Richtlijn 70/220/EEG worden overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn gewijzigd.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 oktober 1993 mogen de Lid-Staten om redenen in verband met luchtverontreiniging door emissies

- voor een type motorvoertuig de EEG-goedkeuring, de afgifte van het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document of de nationale goedkeuring niet weigeren, noch
- het voor het eerste maal in het verkeer brengen van motorvoertuigen verbieden,

indien de emissies van dit type motorvoertuig, respectievelijk van deze voertuigen, voldoen aan Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij deze richtlijn.

2. Met ingang van 1 oktober 1993 moeten de Lid-Staten

- voor een type motorvoertuig de EEG-goedkeuring of de afgifte van het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document weigeren, en
- de nationale goedkeuring van een type motorvoertuig weigeren,

indien de emissies daarvan niet voldoen aan de bijlagen bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij deze richtlijn.

3. De Lid-Staten verbieden met ingang van 1 oktober 1994 het voor het eerste maal in het verkeer brengen van voertuigen waarvan de emissies niet voldoen aan de bijlagen bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij deze richtlijn.

Artikel 3

De Lid-Staten kunnen fiscale stimuleringsmaatregelen treffen die alleen gelden voor motorvoertuigen die aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen. Deze stimuleringsmaatregelen moeten in overeenstemming zijn met het Verdrag en voorts aan de volgende voorwaarden voldoen:

- zij moeten van toepassing zijn op alle nieuwe voertuigen die op de markt van een Lid-Staat ter verkoop worden aangeboden en die al aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen voordat die van toepassing wordt,
- zij komen te vervallen wanneer de in artikel 2, lid 3, vastgestelde emissiewaarden voor nieuwe voertuigen verplicht in werking treden,
- zij moeten voor elk type voertuig een bedrag vertegenwoordigen dat merkkelijk lager ligt dan de werkelijke kosten van de installatie die nodig is om de gestelde waarden te halen en van de kosten van de montage van die installatie.

De Commissie wordt tijdig van deze maatregelen in kennis gesteld, zodat zij commentaar kan leveren op plannen om de in de eerste alinea bedoelde fiscale stimuleringsmaatregelen in te voeren of te wijzigen.

Artikel 4

De Raad spreekt zich onder de in het Verdrag vastgestelde voorwaarden uiterlijk op 31 december 1994 uit over een voorstel betreffende een nieuwe verlaging van de grenswaarden dat de Commissie uiterlijk op 31 december 1993 zal indienen.

De verlaagde grenswaarden zullen voor nieuwe typegoedkeuringen van voertuigen van categorie I niet vóór 1 januari 1996, en voor nieuwe typegoedkeuringen van voertuigen van de categorieën II en III, als aangeduid in de tabel betreffende punt 5.3.1.4 van bijlage I van Richtlijn 70/220/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn, niet vóór 1 januari 1997 van toepassing zijn; deze verlaagde grenswaarden kunnen vanaf de aanneming van de nieuwe richtlijn als basis dienen voor fiscale stimuleringsmaatregelen.

De verhoogde grenswaarden voor de controle van de conformiteit van de produktie (als aangeduid in de tabel betreffende punt 7.1.1 van voornoemde bijlage I) zijn niet meer van toepassing met ingang van de data waarop de in de tweede alinea bedoelde verlaagde grenswaarden van toepassing worden.

Artikel 5

1. De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 30 september 1993 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

2. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 6

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Luxemburg, 28 juni 1993.

Voor de Raad

De Voorzitter

S. AUKEN

BIJLAGE

WIJZIGINGEN IN DE BIJLAGEN BIJ RICHTLIJN 70/220/EEG, ZOALS GEWIJZIGD BIJ RICHTLIJN 91/441/EEG

BIJLAGE I

1. Punt 5.2.1 wordt vervangen door:

- „5.2.1. Voertuigen met elektrische ontsteking moeten aan de volgende proeven worden onderworpen:
- type I (controle van de gemiddelde uitlaatemissies na een koude start)
 - type II (controle van de koolmonoxide-emissie bij stationair draaien)
 - type III (controle van de emissie van cartergassen)
 - type IV (bepaling van de verdampingsemissies)
 - type V (duurzaamheid van de voorzieningen tegen luchtverontreiniging).”

2. Punt 5.2.2 wordt geschrapt.

3. Punt 5.2.3 wordt punt 5.2.2 en wordt vervangen door:

- „5.2.2. Voertuigen met compressieontsteking moeten aan de volgende proeven worden onderworpen:
- type I (controle van de gemiddelde uitlaatemissies na een koude start)
 - type V (duurzaamheid van de voorzieningen tegen luchtverontreiniging).”

4. Punt 5.2.4 wordt geschrapt.

5. Tabel I.5.2 wordt vervangen door:

„Tabel I.5.2

Verskillende mogelijkheden voor goedkeuring en uitbreidingen van de goedkeuring

Goedkeuringsproef	Voertuigen van de categorieën M en N met elektrische ontsteking	Voertuigen van de categorieën M ₁ en N ₁ met compressieontsteking
Type I	Ja (massa ≤ 3,5 ton)	Ja (massa ≤ 3,5 ton)
Type II	Ja (massa > 3,5 ton)	—
Type III	Ja	—
Type IV	Ja (massa ≤ 3,5 ton)	—
Type V	Ja (massa ≤ 3,5 ton)	Ja (massa ≤ 3,5 ton)
Voorwaarden voor uitbreiding	Punt 6	— Punt 6 — M ₂ en N ₂ met referentiemassa van ten hoogste 2 840 kg”

6. Punt 5.3.1.2.1 wordt vervangen door:

- „5.3.1.2.1. Zonder onderbreking wordt een proef ...”. (Rest ongewijzigd.)

7. Punt 5.3.1.2.4 wordt geschrapt.

8. Punt 5.3.1.4:

- De tweede zin wordt als volgt gelezen:
„De resultaten worden vermenigvuldigd met ...”. (Rest ongewijzigd.)
- De tabel wordt vervangen door:

„Categorie voertuigen		Referentiemassa	Grenswaarden		
			Massa koolmonoxide	Gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofdioxide	Deeltjesmassa ⁽¹⁾
		MR (kg)	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
M ⁽²⁾		Willekeurig	2,72	0,97	0,14
N ₁ ⁽³⁾	Categorie I	MR ≤ 1 250	2,72	0,97	0,14
	Categorie II	1 250 < MR ≤ 1 700	5,17	1,4	0,19
	Categorie III	1 700 < MR	6,9	1,7	0,25

⁽¹⁾ Bij motoren met compressieontsteking.

⁽²⁾ Met uitzondering van:

- voertuigen ontworpen voor het vervoer van meer dan zes personen, de bestuurder inbegrepen;
- voertuigen met een maximummassa van meer dan 2 500 kg;

⁽³⁾ Alsmede de in noot (2) gespecificeerde voertuigen van categorie M.”.

9. Punt 5.3.2.1 wordt vervangen door:

„5.3.2.1. Deze proef wordt uitgevoerd bij voertuigen met een motor met elektrische ontsteking waarop de in punt 5.3.1 omschreven proef niet van toepassing is.”.

10. Punt 5.3.2.2 wordt vervangen door:

„5.3.2.2. Bij uitvoering van de proef overeenkomstig bijlage IV mag het koolmonoxidegehalte van de bij stationair draaien geproduceerde uitlaatgassen niet meer dan 3,5 % vol bedragen bij de door de fabrikant opgegeven afstelling; binnen het in die bijlage aangegeven afstelgebied mag het niet meer dan 4,5 % vol bedragen.”.

11. Punt 5.3.4.1 wordt vervangen door:

„5.3.4.1. Deze proef moet worden uitgevoerd bij alle in punt 1 bedoelde voertuigen met uitzondering van die met een motor met compressieontsteking.”.

12. De eerste zin van punt 5.3.5.1 wordt vervangen door:

„5.3.5.1. Deze proef moet worden uitgevoerd bij alle in punt 1 bedoelde voertuigen waarop de in punt 5.3.1 omschreven proef van toepassing is.”. (Rest ongewijzigd.)

13. Punt 6.1.1 wordt vervangen door:

„6.1.1. Voertuigtypen met verschillende referentiemassa's

6.1.1.1. De voor een bepaald type voertuig verleende goedkeuring mag alleen worden uitgebreid tot voertuigtypen met een referentiemassa waarbij de toepassing van het onmiddellijk hogere traagheidsequivalent of een willekeurig lager traagheidsequivalent is vereist.

6.1.1.2. Indien bij voertuigen van de categorie N₁ of in noot (2) van punt 5.3.1.4 bedoelde voertuigen van de categorie N₁ op grond van de referentiemassa van het voertuigtype waarvoor om uitbreiding van de goedkeuring wordt verzocht, een vliegwiel moet worden toegepast waarmee een kleiner traagheidsequivalent wordt verkregen dan met het vliegwiel dat voor het reeds goedgekeurde type is gebruikt, wordt de uitbreiding van de goedkeuring toegestaan indien de massa's van de verontreinigingen verkregen bij het voertuig waarvoor reeds goedkeuring was verleend, voldoen aan de grenswaarden die gesteld zijn voor het voertuig waarvoor om uitbreiding van de goedkeuring wordt verzocht.”.

14. De tabel in punt 7.1.1 wordt vervangen door:

„Categorie voertuigen	Referentiemassa	Grenswaarden		
		Massa koolmonoxide	Gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofdioxiden	Deeltjesmassa ⁽¹⁾
		MR (kg)	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)
M ⁽²⁾	Willekeurig	3,16	1,13	0,18
N ₁ ⁽³⁾	MR ≤ 1 250	3,16	1,13	0,18
	1 250 < MR ≤ 1 700	6,0	1,6	0,22
	1 700 < MR	8,0	2,0	0,29

⁽¹⁾ Bij motoren met compressieontsteking.

⁽²⁾ Zie noot (2) in punt 5.3.1.4.

⁽³⁾ Zie noot (3) in punt 5.3.1.4.”.

15. Punt 8:

- Punt 8.1 wordt geschrapt.
- De nummering van de daaropvolgende punten wordt dienovereenkomstig aangepast.
- Punt 8.1 (nieuwe nummering), tweede streepje, wordt vervangen door:
 - „de bepalingen van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 88/76/EEG, voor voertuigen van categorie M₁ ⁽²⁾ die zijn uitgerust met motoren met elektrische ontsteking met een cilinderinhoud van meer dan 2 liter;”.
- Punt 8.2 (nieuwe nummering) wordt vervangen door:

„De grenswaarden voor de gecombineerde massa van koolwaterstoffen en stikstofoxiden en voor de deeltjesmassa van voertuigen die uitgerust zijn met motoren met compressieontsteking met rechtstreekse insputing, worden voor voertuigen van de categorie M₁ ⁽²⁾ tot 1 juli 1994 voor de goedkeuring en tot 31 december 1994 voor het voor de eerste maal in het verkeer brengen, en voor voertuigen van de categorie N₁ ⁽³⁾ tot 1 oktober 1994 voor de goedkeuring en tot 1 oktober 1995 voor het voor de eerste maal in het verkeer brengen berekend door de L₂- en L₃-waarden in de tabellen van punt 5.3.1.4 (voor de goedkeuring) en punt 7.1.1.1 (voor de conformiteitscontrole) met een factor 1,4 te vermenigvuldigen.

⁽²⁾ Zie noot (2) in punt 5.3.1.4.

⁽³⁾ Zie noot (3) in punt 5.3.1.4.”.

BIJLAGE III

16. Punt 2.3.1:

De tweede alinea wordt vervangen door de volgende drie alinea's:

„Voor voertuigen van de categorie M ⁽²⁾ waarbij het maximale motorvermogen ten hoogste 30 kW bedraagt en met een maximumsnelheid van ten hoogste 130 km/h wordt de maximumsnelheid van de cyclus buiten bebouwde gebieden (deel TWEE) tot 1 juli 1994 beperkt tot 90 km/h.

„Voor voertuigen van de categorie N₁ ⁽³⁾ met een vermogen/massaverhouding van ten hoogste 30 kW/ton ⁽⁴⁾ en met een maximumsnelheid van ten hoogste 130 km/h wordt de maximumsnelheid van de cyclus buiten bebouwde gebieden (deel TWEE) beperkt tot 90 km/h tot 1 januari 1996 voor voertuigen van categorie I en tot 1 januari 1997 voor voertuigen van de categorieën I en III.

Na die data moet bij voertuigen, die de acceleratie- en maximumsnelheidsvoorwaarden van de cyclus niet bereiken, het gaspedaal volledig worden ingedrukt totdat zij weer aansluiting krijgen bij de voorgeschreven kromme. De afwijkingen van de cyclus moeten in het testrapport worden vermeld.

- (2) Zie noot (2) in punt 5.3.1.4 van bijlage I.
- (3) Zie noot (3) in punt 5.3.1.4 van bijlage I.
- (4) Technische toelaatbare maximummassa volgens fabrieksopgave.”

17. Punt 7.1 wordt vervangen door:

„7.1 Monsterneming

De monsterneming begint bij aanvang van de eerste elementaire stadscyclus zoals omschreven in punt 6.2.2, en eindigt aan het einde van de laatste periode van stationair draaien van de cyclus buiten bebouwde gebieden (deel TWEE).”

BIJLAGE IV

18. Punt 2.2 wordt vervangen door:

„2.2. Gedurende de proef dient de omgevingstemperatuur tussen 293 en 303 K (20 °C en 30 °C) te liggen.

De motor moet warmdraaien totdat de temperaturen van alle koel- en smeermiddelen en de druk van de smeermiddelen zich gestabiliseerd hebben.”

19. Punt 2.5.2.1 wordt vervangen door:

„2.5.2.1. In de eerste plaats wordt een meting verricht bij de door de fabrikant voorgeschreven afstelling.”

BIJLAGE V

20. Punt 2.1 wordt vervangen door:

„2.1. De proef van type III wordt uitgevoerd met het voertuig met een motor met elektrische ontsteking, dat naar gelang van het geval aan de proef van type I of van type II is onderworpen.”

BIJLAGE IX

21. DEEL II

Punt 1.5 wordt geschrapt.
