

31993L0059

1993.7.28.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L186/21

A TANÁCS 93/59/EGK IRÁNYELVE**(1993. június 28.)****a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

jelenlegi szennyezőanyag-kibocsátási szintjének jelentős csökkentésére;

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

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,mivel a 70/220/EGK ⁽⁶⁾ irányelv egyike a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváahagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv ⁽⁷⁾ által létrehozott EGK-típusjóváahagyási eljárás szerinti külön irányelveknek;az Európai Parlamenttel ⁽²⁾ együttműködve,tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽³⁾,

mivel a belső piac keretein belül intézkedéseket kell elfogadni; mivel a belső piac egy belső határok nélküli olyan térség, amelyben az áru, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgása biztosított;

mivel a 70/220/EGK irányelv meghatározza a gépjárműmotorok szénmonoxid- és el nem égetett szénhidrogének kibocsátása határértékeit; mivel ezeket a határértékeket először a 74/290/EGK ⁽⁸⁾ irányelv szállította lejjebb, és a 77/102/EGK ⁽⁹⁾ irányelvnek megfelelően kiegészítette a nitrogénoxid-kibocsátás megengedett határértékeivel; mivel e három szennyezőanyag határértékeit a 78/665/EGK ⁽¹⁰⁾, a 83/351/EGK ⁽¹¹⁾ és 88/76/EGK ⁽¹²⁾ irányelv folyamatosan lejjebb szállította, a 88/436/EGK ⁽¹³⁾ irányelv határértékeket vezetett be a dízelmotorok légszennyező részecskék kibocsátására, továbbá a 89/458/EGK ⁽¹⁴⁾ irányelv még szigorúbb európai szabványokat vezetett be az 1400 cm³-nél kisebb motor-lökettérfogatú személygépkocsik gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátására; mivel a 91/441/EGK irányelv kiterjesztette ezeket a szabványokat az összes személygépkocsira, függetlenül motor-lökettérfogatuktól egy továbbfejlesztett európai vizsgálat alapján, amely tartalmaz egy városon kívüli ciklust, és meghatározta a párolgási emissziókra, valamint a kibocsátást csökkentő gépjárműalkatrészek tartósságára vonatkozó követelményeket, továbbá szigorúbb előírásokat vezetett be a dízelmotoros járművek légszennyező részecskék kibocsátására;mivel az Európai Közösségnek 1973. november 2-án ⁽⁴⁾ jóváhagyott első környezetvédelmi cselekvési programja, amely arra hív fel, hogy a gépjárműmotorok kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni küzdelemben figyelembe kell venni a legújabb tudományos eredményeket, és a már kibocsátott irányelveket ennek megfelelően kell módosítani; mivel az 1983. február 7-én ⁽⁵⁾ jóváhagyott harmadik cselekvési program szerint további erőfeszítéseket kell tenni a gépjárművek⁽¹⁾ HL C 100., 1992.4.22., 7. o.⁽²⁾ HL C 305., 1992.11.23., 120. o. és HL C 176., 1993.6.28.⁽³⁾ HL C 313., 1992.11.30., 11. o.⁽⁴⁾ HL C 112., 1973.12.20., 1. o.⁽⁵⁾ HL C 46., 1983.2.17., 1. o.⁽⁶⁾ HL L 76., 1970.4.6., 1. o. Legutóbb a 91/441/EGK irányelvvel (HL L 242., 1991.8.30., 1. o.) módosított irányelv.⁽⁷⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o. Legutóbb a 92/53/EGK irányelvvel (HL L 225., 1992.8.10., 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.⁽¹⁴⁾ HL L 226., 1989.8.3., 1. o.

mivel a szigorú európai szabványok csak a legfeljebb hat utas szállítására tervezett, 2500 kg-ot meg nem haladó legnagyobb össztömegű személygépkocsikra vonatkoznak; mivel átmenetileg az egyéb járműkategóriák részére, amelyek a 70/220/EGK irányelv hatálya alá tartoznak, különösen a könnyű haszon- gépjárművekre, kevésbé szigorú szabványok vonatkoznak;

mivel a szigorúbb szabványok hatása a környezetre jelentősen javulna és meggyorsulna, ha a tagállamok adókedvezményt biztosítanának olyan új járművek beszerzésénél, amelyek előre megfelelnek az ebben az irányelvben megadott szabványoknak;

mivel egységes a vélemény, hogy a forgalom fejlődése a jövőben a Közösségben növekvő környezetszennyezéssel jár; mivel az eddigi hivatalos előrejelzéseket a közlekedés sűrűségének növekedéséről túlszárnyalta a tényleges fejlődés; mivel ezért valamennyi gépjármű részére igen szigorú kipufogógáz szabványokat kell megállapítani;

mivel a kutatás és fejlesztés területén végzett fokozott tevékenység a gépkocsik által okozott levegőszennyezés csökkentésére döntő segítő tényező lehet az európai autóipar versenyképességének fejlesztése számára;

mivel a Bizottságnak a feladata, hogy a legújabb tudományos fejlődés eredményeit rendszeresen kiértékelje, amelyek lehetővé teszik a gépjárművek által okozott levegőszennyezés határértékének csökkentését, és a gépjárművek kibocsátásai szakértőcsoport véleménye alapján tegyen javaslatot a megfelelő intézkedések foganatosítására a levegőszennyezés csökkentése érdekében;

mivel a könnyű haszongépjárművek által kibocsátott szennyező anyagok határértékeinek csökkentésére a következő lépésben kerül sor, amely, a műszaki értékelésre is figyelemmel, a II. és III. járműkategóriát összevonja és elhagyja a gyártás-megfelelőség vizsgálatánál alkalmazott fajlagos határértékeket;

mivel a Bizottság által e területen végzett munkája azt mutatta, hogy a közösség ipara számára már elérhető vagy jelenleg tökéletesíti azokat a technológiákat, amelyek lehetővé teszik az irányelv hatálya alá eső járművek számára a szabványok betartását, amelyek éppen olyan szigorúak, mint a személygépkocsikra vonatkozóak, miközben ezeknek a járműveknek a különleges feltételeit is figyelembe veszik; mivel a javasolt szabványokat az utcai forgalom okozta levegőszennyezés elleni közösségi intézkedések egységessége érdekében, amilyen gyorsan csak lehet, be kell vezetni,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 70/220/EGK irányelv I., III., IV., V. és IX. melléklete ezen irányelv mellékletei szerint módosul.

2. cikk

(1) 1993. október 1-jétől a tagállamok, a kibocsátás által okozott levegőszennyezéssel kapcsolatos okokból:

- nem tagadhatják meg egy gépjárműtípusra az EGK-típusjóvá-hagyás, a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében előírt okirat, vagy a nemzeti típusjóváahagyást megadását,
- nem tilthatják meg a gépjárművek első forgalomba helyezését,

amennyiben az adott gépjárműtípus vagy gépjármű kibocsátása az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv rendelkezéseinek megfelel.

(2) 1993. október 1-jétől a tagállamok:

- nem adhatják meg egy gépjárműtípusra az EGK-típusjóváahagyást, a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében előírt okiratot, vagy a nemzeti típusjóváahagyást,
- megtiltják a gépjárművek első forgalomba helyezését,

amennyiben az adott gépjárműtípus vagy gépjármű kibocsátása az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv mellékleteiben foglalt követelményeknek nem felel meg.

(3) 1994. október 1-jétől a tagállamok megtiltják olyan járművek első forgalomba helyezését, amelyek kibocsátása az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv mellékleteiben foglalt követelményeknek nem felel meg.

3. cikk

A tagállamok adókedvezményt csak azon gépjárművek tekintében nyújthatnak, amelyek ezen irányelvnek megfelelnek. Az ilyen adókedvezményeknek meg kell felelniük a Szerződés rendelkezéseinek és az alábbi feltételeknek:

- a tagállamban minden olyan piaci értékesítésre kerülő új gépjárműre alkalmazni kell, 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,
- a költségeknek minden járműtípusnál jelentősen alacsonyabbnak kell lenniük, mint a megállapított értékek betartása céljából alkalmazott berendezések és ezeknek a járműbe való beépítésének tényleges költségei.

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

4. cikk

A Tanács a Szerződésben meghatározott feltételeknek megfelelően 1994. december 31-ig határoz a határértékek új csökkentésének javaslatáról, amelyet a Bizottság 1993. december 31-ig terjeszt elő.

Az alacsonyabb határértékek nem alkalmazhatók új típusjávahagyások során az I. kategóriájú járműtípusoknál 1996. január 1-je előtt, valamint az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontjában szereplő táblázatban meghatározott II. és III. kategóriájú járműtípusoknál 1997. január 1-je előtt; az alacsonyabb határértékek alapul szolgálnak az új irányelv elfogadásától kezdve adókedvezmények megadására.

A magasabb határértékek a gyártás vizsgálatára (ld. az I. melléklet 7.1.1. pontjában szereplő táblázatot) nem alkalmazhatók a (2) bekezdés szerinti alacsonyabb határértékek alkalmazásának időpontjától.

5. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 1993. szeptember 30-a 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 főbb rendelkezéseit, amelyeket az irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

6. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Luxembourgban, 1993. június 28-án.

a Tanács részéről

az elnök

S. AUKEN

MELLÉKLET

A 70/220/EGK IRÁNYELV MELLÉKLETEINEK MÓDOSÍTÁSAI

I. MELLÉKLET

1. Az 5.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.2.1. A külső gyújtású motorral felszerelt járműveket a következő vizsgálatoknak kell alávetni:

- I. típus: (átlagos kipufogógáz-kibocsátás vizsgálata hidegindítás után),
- II. típus: (szénmonoxid-kibocsátás vizsgálata üresjáraton),
- III. típus: (a kartergáz-kibocsátás vizsgálata),
- IV. típus: (a párolgási emisszió vizsgálata),
- V. típus: (a kibocsátáscsökkentő berendezések tartóssága).”

2. Az 5.2.2. pontot el kell hagyni.

3. Az 5.2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.2.3. Sűrítéssel gyújtású motoroknál a következő vizsgálatokat kell elvégezni:

- I. típus: (átlagos kipufogógáz-kibocsátás vizsgálata hidegindítás után),
- V. típus: (a kibocsátáscsökkentő berendezések tartóssága).”

4. Az 5.2.4. pontot el kell hagyni.

5. Az 1.5.2. táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„1.5.2. Táblázat

A típusjóváahagyás különböző lehetőségei és ezek kiterjesztései

Típusvizsgálat	M és N kategóriájú, külső gyújtású motorral felszerelt járművek	M ₁ és N ₁ kategóriájú sűrítéssel gyújtású motorral felszerelt járművek
I. típus	igen (tömeg ≤ 3,5 t)	igen (tömeg ≤ 3,5 t)
II. típus	igen (tömeg > 3,5 t)	–
III. típus	igen	–
IV. típus	igen (tömeg ≤ 3,5 t)	–
V. típus	igen (tömeg ≤ 3,5 t)	igen (tömeg ≤ 3,5 t)
A kiterjesztés feltételei	6. pont	– 6. pont – M ₂ és N ₂ , amelynek referenciatömege nem több mint 2840 kg”

6. Az 5.3.1.2.1. pont a következők szerint változik:

„5.3.1.2.1. Vizsgálat, amelynek teljes időtartama...” (A pont többi része változatlan marad).

7. Az 5.3.1.2.4. pontot el kell hagyni.

8. 5.3.1.4. pont:

- A második mondat a következők szerint változik:

„Minden vizsgálatnál az eredményeket az erre alkalmas...” (A többi változatlan).

- A táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„Járműkategória		Referencia-tömeg	Határértékek		
			A szén-monoxid tömege	A szénhidrogének és a nitrogén-oxidok együttes tömege	A részecskék tömege ⁽¹⁾
		RW (kg)	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
M ⁽²⁾		az összes	2,72	0,97	0,14
N ₁ ⁽³⁾	I. kategória	RW ≤ 1250	2,72	0,97	0,14
	II. kategória	1250 < RW ≤ 1700	5,17	1,4	0,19
	III. kategória	1700 < RW	6,9	1,7	0,25

⁽¹⁾ Sűrítéssel gyújtású motorokkal felszerelt járműveknél.

⁽²⁾ Kivéve:

- járművek, amelyek a járművezetővel együtt több, mint 6 személy szállítására alkalmasak,
- A 2500 kg-ot meghaladó legnagyobb össztömegű járművek.

⁽³⁾ Valamint a 2-es lábjegyzetben leírt M kategóriájú járművek.”

9. Az 5.3.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.3.2.1. Ezt a vizsgálatot olyan járműveken kell elvégezni, amelyek külső gyújtású motorral rendelkeznek és amelyeknél az 5.3.1. pontban leírt vizsgálat nem alkalmazható.”

10. Az 5.3.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.3.2.2. A IV. melléklet szerinti vizsgálatnál üresjáraton a motor által kibocsátott kipufogógázok szénmonoxid-tartalma a gyártó által előírt beállítás mellett 3,5 térfogatszázalékot, és a IV. mellékletben meghatározott beállítási tartományban a 4,5 térfogatszázalékot nem haladhatja meg.”

11. Az 5.3.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.3.4.1. Ezt a vizsgálatot valamennyi, az 1. pontban említett gépjárművön el kell végezni, kivéve a sűrítéssel gyújtású motorral felszerelt járműveket.”

12. 5.3.5.1. pont: Az első mondat helyébe a következő szöveg lép:

„5.3.5.1. Ezt a vizsgálatot minden olyan, az 1. pontban említett járművön el kell végezni, amelyre az 5.3.1. pont szerinti vizsgálatot kell alkalmazni” (A többi változatlan).

13. 6.1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.1.1. Különböző referenciatömegű járműtípusok.

6.1.1.1. Egy gépjárműtípusra megadott típusjóváahagyást csak olyan járműtípusokra lehet kiterjeszteni, amelyeknek referenciatömege a következő magasabb, vagy bármely alacsonyabb egyenértékű tehetetlenségi nyomaték alkalmazását kívánja.

6.1.1.2. Az 5.3.1.4. pont 2. lábjegyzetében említett N₁ kategóriájú és M kategóriájú járművek esetében, ha a járműtípus referenciatömege, amelyre a típusjóváahagyás kiterjesztését kérték, megkívánja olyan lendkerék alkalmazását, amelynek egyenértékű tehetetlenségi nyomatéka kisebb, mint amely a jóváhagyott járműtípusnak megfelel, a típusjóváahagyás kiterjesztését meg kell adni, ha a már jóváhagyott jármű által kibocsátott szennyező anyagok tömege a típusjóváahagyás kiterjesztését kérő járműre előírt határértékek közé esik.”

14. 7.1.1. pont, a táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„Járműkategória	Referencia-tömeg	Határértékek		
		A szén- monoxid tömege	A szénhidrogének és a nitrogén-oxidok együttes tömege	A részecskék tömege ⁽¹⁾
	RW (kg)	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
M ⁽²⁾	az összes	3,16	1,13	0,18
N ₁ ⁽³⁾	RW ≤ 1250	3,16	1,13	0,18
	1250 < RW ≤ 1700	6,0	1,6	0,22
	1700 < RW	8,0	2,0	0,29

⁽¹⁾ Sűrítéssel gyújtású motorokkal felszerelt járműveknél.

⁽²⁾ Ld. az 5.3.1.4. pont 2.lábjegyzetét.

⁽³⁾ Ld. az 5.3.1.4. pont 3. lábjegyzetét.”

15. 8. pont:

– A 8.1. pontot el kell hagyni.

– A 8.2. pont második francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„– a 88/76EGK irányelvvel módosított, 70/220/EGK irányelv I. mellékletében foglalt rendelkezések az M₁ ⁽²⁾ kategóriájú, 2 liter lökettérfogatot meghaladó, külső gyújtású motorral felszerelt járművekre vonatkozóan”,

– A 8.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1994. július 1-jéig az M₁ ⁽²⁾ kategóriájú gépjárművek típusjóváahagyásához és 1994. december 31-ig az első forgalomba helyezéséhez, és

1994. október 1-jéig az N₁ ⁽³⁾ kategóriájú gépjárművek típusjóváahagyásához és 1995. október 1-ig az első forgalomba helyezéséhez,

a határértékek a sűrítéssel gyújtású, közvetlen befecskendezésű motorral felszerelt járművek által kibocsátott szénhidrogének és nitrogén-oxidok együttes tömegére, valamint a részecskék tömegére vonatkozóan, azok az értékek, amelyek az 5.3.1.4. (típusjóváahagyás) és a 7.1.1.1. (a megfelelés ellenőrzése) pontban szereplő táblázatok L₂ és L₃ értékeinek 1,4-es tényezővel végzett szorzatából adódnak.

⁽²⁾ Ld. az 5.3.1.4. pont második lábjegyzetét.

⁽³⁾ Ld. az 5.3.1.4. pont harmadik lábjegyzetét.”

III. MELLÉKLET

16. 2.3.1. pont:

– A második bekezdés helyébe a következő a következő három bekezdés lép:

„Az M ⁽²⁾ kategóriájú, legfeljebb 30 kW motorteljesítményű és legfeljebb 130 km/óra legnagyobb sebességű járműveknek városon kívüli ciklusban (második rész) a legnagyobb sebessége 1994. július 1-jéig 90 km/óra korlátozódik.

Az N1 ⁽³⁾ kategóriájú, legfeljebb 30 kW/t ⁽⁴⁾ teljesítmény/tömeg arányú és 130 km/órás legnagyobb sebességű járművek legnagyobb sebessége a városon kívüli ciklusban (második rész) az I. kategóriánál 1996. január 1-jéig, a II. és III. kategóriáknál 1997. január 1-jéig 90 km/óra korlátozódik.

Az időpontokat követően az olyan járműveket, amelyek a menetciklusban előírt gyorsítási és legnagyobb sebességértéket nem érik el, annyi ideig kell teljesen benyomott gázpedállal működtetni, amíg az előírt menetgörbét ismét el nem érik. A menetciklustól való eltéréseket a vizsgálati jegyzőkönyvben rögzíteni kell.

(²) Ld. a I. melléklet 5.3.1 4. pontjának 2. lábjegyzetét.

(³) Ld. a I. melléklet 5.3.1.4. pontjának 3. lábjegyzetét.

(⁴) A műszakilag megengedett össztömegre vonatkoztatva, a gyártó adatai alapján.”

17. 7.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.1. Mintavétel

A mintavétel a 6.2.2. pontban meghatározottak szerint, ha az első városi ciklus kezdetekor indul és az utolsó alapijárat szakasszal a városon kívüli ciklus (második rész) befejezésekor zárul.”

IV. MELLÉKLET

18. A 2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.2. A vizsgálat idején a környezeti hőmérsékletnek 293 K és 303 K (20 és 30 °C) között kell lennie.

Fel kell melegíteni a motort, amíg a hűtőközeg és kenőanyag hőmérséklete, valamint a kenőanyag nyomása az egyensúlyi állapotot el nem éri.”

19. A 2.5.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.5.2.1. Mindenekelőtt ellenőrizni kell a gyártó által meghatározott feltételek szerinti mérési beállításokat.”

V. MELLÉKLET

20. A 2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.1. A III. típusú vizsgálatot olyan járműveken kell elvégezni, amelyek külső gyújtású motorral vannak szerelve, és amelyeken a I., illetve II. típusú vizsgálatokat már elvégezték.”

IX. MELLÉKLET

21. II. RÉSZ

Az 1.5. pontot el kell hagyni.
