

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 96/69/EY,

annettu 8 päivänä lokakuuta 1996,

moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevien jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen 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 ⁽³⁾,

sekä katsovat, että

- 1) on tärkeää toteuttaa toimenpiteitä sisämarkkinoiden tavoitteiden toteuttamisen osalta; sisämarkkinat käsitävät alueen, jolla ei ole sisäisiä rajoja ja jolla tavaroiden, henkilöiden, palveluiden ja pääomien liikkuvuus taataan,
- 2) neuvoston 22 päivänä marraskuuta 1973 hyväksymässä Euroopan yhteisöjen ensimmäisessä toimintaohjelmassa ympäristön suojelemiseksi ⁽⁴⁾ kehoitetaan ottamaan huomioon viimeisin tieteellinen kehitys moottoriajoneuvojen kaasujen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi ja mukauttamaan jo annetut direktiivit sen mukaisesti; viidennessä toimintaohjelmassa, jonka päälinjat neuvosto hyväksyi 1 päivänä helmikuuta 1993 antamassaan päätöslauselmassa ⁽⁵⁾, säädetään lisätoimenpiteitä moottoriajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi huomattavasti nykyiseltä tasolta,
- 3) yksittäiset jäsenvaltiot eivät voi riittävästi toteuttaa moottoriajoneuvojen päästöjen vähentämistavoitetta ja sisämarkkinoiden täytäntönpäntöä ajoneuvojen osalta; ne voidaan sen sijaan toteuttaa paremmin yhteisön tasolla lähentämällä moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevia jäsenvaltioiden lainsäädäntöjä,
- 4) voidaan olla samaa mieltä siitä, että liikenteen kehitys yhteisössä on aiheuttanut huomattavan kuormituksen ympäristölle ja että on olemassa vaara, että tämä kehitys johtaa ympäristön jatkuvaan huononemiseen; liikennetiheyden todellinen kasvu koko yhteisössä on ollut suurempi kuin tähänastisissa virallisissa ennusteissa ja tämän vuoksi on kaikille moottoriajoneuvoille asetettava tiukkoja päästöstandardeja,
- 5) komissio on vuonna 1993 hyväksynyt eurooppalaisen ohjelman päästöistä, polttoaineista ja moottoritekniologiasta (EPEFE); tämä ohjelma perustettiin sen varmistamiseksi, että tulevaisuudessa epäpuhtauksien päästötä koskevilla direktiiviehdotuksissa pyritään sekä ympäristön, kuluttajan että talouden kannalta mahdollisimman hyviin ratkaisuihin; ohjelma koskee sekä moottoriajoneuvojen että niiden käyttövoimana olevien polttoaineiden aiheuttamaa pilaantumista,
- 6) moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskeva direktiivi 70/220/ETY ⁽⁶⁾ on yksi direktiivillä 70/156/ETY ⁽⁷⁾ vahvistetuista hyväksyntämenettelyä koskevista erityisdirektiiveistä,
- 7) direktiivissä 70/220/ETY vahvistetaan raja-arvot näiden moottoreiden hiilimonoksidin ja palamattomien hiilivetyjen päästöille; näitä raja-arvoja alennettiin ensimmäisen kerran neuvoston direktiivillä 74/290/ETY ⁽⁸⁾ ja täydennettiin komission direktiivin 77/102/ETY ⁽⁹⁾ mukaisesti typen oksidien päästöille sallituilla raja-arvoilla; näille kolmelle päästöalajille tarkoitettuja raja-arvoja alennettiin peräkkäin komission direktiivillä 78/665/ETY ⁽¹⁰⁾ sekä neuvoston direktiiveillä 83/351/ETY ⁽¹¹⁾ ja 88/76/ETY ⁽¹²⁾; raja-arvot dieselmoottoreiden hiukkaspäästöille otettiin käyttöön direktiivillä 88/436/ETY ⁽¹³⁾; tiukemmat eurooppalaiset standardit alle 1,4-litraisten ajoneu-

⁽¹⁾ EYVL N:o C 390, 31.12.1994, s. 26, ja EYVL N:o C 19, 23.1.1996, s. 13

⁽²⁾ EYVL N:o C 201, 26.7.1993, s. 9

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto annettu 20 päivänä syyskuuta 1995 (EYVL N:o C 269, 16.10.1995, s. 82), neuvoston yhteinen kanta vahvistettu 22 päivänä joulukuuta 1995 (EYVL N:o C 37, 9.2.1996, s. 23) ja Euroopan parlamentin päätös tehty 9 päivänä toukokuuta 1996 (EYVL N:o C 152, 27.5.1996, s. 44).

⁽⁴⁾ EYVL N:o C 112, 20.12.1973, s. 1

⁽⁵⁾ EYVL N:o C 138, 17.5.1993, s. 1

⁽⁶⁾ EYVL N:o L 76, 6.4.1970, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 94/12/EY (EYVL N:o L 100, 19.4.1994, s. 42).

⁽⁷⁾ EYVL N:o L 42, 23.2.1970, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 95/54/EY (EYVL N:o L 266, 8.11.1995, s. 1).

⁽⁸⁾ EYVL N:o L 159, 15.6.1974, s. 61

⁽⁹⁾ EYVL N:o L 32, 3.2.1977, s. 32

⁽¹⁰⁾ EYVL N:o L 223, 14.8.1978, s. 48

⁽¹¹⁾ EYVL N:o L 197, 20.7.1983, s. 1

⁽¹²⁾ EYVL N:o L 36, 9.2.1988, s. 1

⁽¹³⁾ EYVL N:o L 214, 6.8.1988, s. 1

vojen kaasupäästöille otettiin käyttöön direktiivillä 89/458/ETY⁽¹⁾; näiden standardien soveltaminen on ulotettu kaikkiin henkilöautoihin niiden sylinteritilavuudesta riippumatta, ja perustana käytetään parannettua eurooppalaista testausmenettelyä, johon sisältyy ajojakso taajama-alueen ulkopuolella; polttoainjärjestelmän haihtumispäästöjä ja päästöjen vähentämiseen liittyvien ajoneuvon osien kestävyyttä koskevat vaatimukset sekä dieselmoottorilla varustettujen autojen hiukkaspäästöjä koskevat tiukemmat standardit otettiin käyttöön direktiivillä 91/441/ETY⁽²⁾; henkilöautoihin, joissa on yli kuusi istumapaikkaa kuljettaja mukaan lukien tai joiden enimmäismassa on yli 2 500 kilogrammaa, sekä kevyisiin hyötyajoneuvoihin ja maastoajoneuvoihin, jotka kuuluvat direktiivin 70/220/ETY soveltamisalaan, sovelletaan nykyään direktiivin 93/59/ETY⁽³⁾ mukaisesti yhtä tiukkoja standardeja kuin henkilöautoihin, ottaen huomioon kyseisten ajoneuvojen erityisominaisuudet; henkilöautoihin sovellettavia standardeja on tiukennettu direktiivillä 94/12/EY, jolla otetaan myös käyttöön uusi menetelmä valmistuksen vaatimustenmukaisuuden valvomiseksi; kevyisiin hyötyajoneuvoihin sovellettavat standardit on yhdenmukaistettava henkilöautoihin sovellettävien standardien kanssa, jotta ne olisivat vähintään yhtä tiukat,

misen ehkäisemiseksi tarkoitetut edellytykset; tämä direktiivi ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen sisällyttää epäpuhtauksien ja muiden aineiden päästöt moottoriajoneuvojen liikennemaksujen laskemispe-

11) tässä direktiivissä säädetty ennakoilmoitusvaatimus ei rajoita muissa yhteisöoikeuden säännöksissä, ja erityisesti perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdassa, määrättyä ennakoilmoitusvaatimusta,

12) on suotavaa, että Euroopan parlamentti ja neuvosto antavat viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1997 asianmukaiset määräykset vuonna 2000 alkavalle ajanjaksolle komission viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 1996 antaman ehdotuksen perusteella; tämän ehdotuksen tarkoituksena on oltava kevyiden hyötyajoneuvojen päästöjen huomattava vähentäminen, ja

13) toimenpiteissä, joiden tavoitteena on alentaa ilman epäpuhtauspäästöjä vuodesta 2000 eteenpäin, on noudatettava yhtenäistä ja monipuolista menettelytapaa, johon sisältyvät kaikki tieliikenteestä aiheutuva ilman pilaantumista vähentävät toimenpiteet; kaikki direktiivin 94/12/ETY 4 artiklassa luetellut laatusuureet ovat aiheellisia; vuodesta 2000 voimassa olevien vaatimusten tavoitteen kevyiden hyötyajoneuvojen suhteen pitäisi olla se, että näille ajoneuvoille asetetaan yhtä ankarat vaatimukset kuin henkilöautoille, joissa käytetään yhtenäistä tekniikkaa päästöjen alentamiseksi, ottaen huomioon kevyiden hyötyajoneuvojen erityisominaisuudet sekä kategorian N₁ luokan II ja III ajoneuvojen osalta se, että on otettava huomioon kestävyyttä koskevat aiheelliset määräykset; komission on toteutettava ympäristö-, teknologia- ja kustannus/hyötynäkökohtien analyysi ja asetettava ennen kesäkuun 1996 loppua yhteisön määrälliset tavoitteet, jotta vuodesta 2000 sovellettavat yhteisön toimenpiteet voitaisiin hyväksyä,

8) komission tällä alalla tekemä työ on osoittanut, että yhteisön teollisuuden käytettävissä olevia parhaita tekniikkoja voidaan edelleen parantaa, jotta kevyiden hyötyajoneuvojen osalta voitaisiin noudattaa huomattavasti alennettuja päästörajoja; tämä koskee myös tulevia uusia tekniikkoja; ehdotetut standardit koskisivat sekä uusien ajoneuvotyyppien hyväksyntää että valmistuksen vaatimustenmukaisuuden valvomista, koska otannan ja tilastollisen arvioinnin muutetun menetelmän ansiosta on mahdollista poistaa direktiivin 70/220/ETY mukaisesti aiempien raja-arvojen alentamisvaiheiden aikana raja-arvoille sallitut poikkeamat,

9) komissio on tutkinut ajoneuvoluokkien II ja III yhdistämismahdollisuutta sekä kevyiden hyötyajoneuvojen todellisia käyttöoloja taajamaliikenteessä ja maantieajossa sekä näiden ajoneuvojen erityisominaisuuksia,

10) on suotavaa sallia, että jäsenvaltiot voivat verohelpoituksia myöntämällä nopeuttaa sellaisten ajoneuvojen markkinoille saattamista, jotka täyttävät yhteisön tasolla annetut määräykset; näiden verohelpotusten on oltava perustamissopimuksen määräysten mukaisia ja niiden on täytettävä tietyt sisämarkkinoiden vääristy-

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 1996 direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimustenmukaisuussäännökset direktiivin 70/156/ETY 4 artiklan 1 kohdan ja 7 artiklan 1 kohdan soveltamiseksi.

⁽¹⁾ EYVL N:o L 226, 3.8.1989, s. 1

⁽²⁾ EYVL N:o L 242, 30.8.1991, s. 1

⁽³⁾ EYVL N:o L 186, 28.7.1993, s. 21

2. Jäsenvaltiot eivät voi enää myöntää 1 päivästä tammikuuta 1997 luokan I ajoneuvojen osalta ja 1 päivästä tammikuuta 1998 alkaen luokkien II ja III ajoneuvojen osalta:

- EY-tyyppihyväksyntää direktiivin 70/156/ETY 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti tai
- kansallista tyyppihyväksyntää, ellei vedota direktiivin 70/156/ETY 8 artiklan 2 kohdan säännöksiin,

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

3. Jäsenvaltioiden on 1 päivästä lokakuuta 1997 luokan I ajoneuvojen osalta ja 1 päivästä lokakuuta 1998 luokkien II ja III ajoneuvojen osalta:

- katsottava, että uusien ajoneuvojen direktiivin 70/156/ETY määräysten mukaiset vaatimustenmukaisuustodistukset eivät ole enää voimassa kyseisen direktiivin 7 artiklan 1 kohdan soveltamiseksi, ja
- evättävä sellaisten uusien ajoneuvojen rekisteröinti, myynti tai liikkeelle laskeminen, joilla ei ole direktiivin 70/156/ETY mukaista vaatimustenmukaisuustodistusta, jollei vedota direktiivin 70/156/ETY 8 artiklan 2 kohdan määräyksiin,

mootoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen takia, jos direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimuksia ei täytetä.

3 artikla

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

- niitä sovelletaan kaikkiin uusiin ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu saatettavaksi kaupan jonkin jäsenvaltion markkinoilla ja jotka täyttävät ennalta direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimukset,
- ne päättyvät 2 artiklan 3 kohdassa vahvistetusta päivämäärästä alkaen, jolloin uusia mootoriajoneuvoja koskevat päästöarvot tulevat pakollisina voimaan,
- ne ovat kunkin mootoriajoneuvotyypin osalta arvoltaan alhaisemmat kuin lisäkustannukset, jotka aiheutuvat vahvistettujen raja-arvojen täyttämiseen tarvittavista laitteista ja niiden asentamisesta ajoneuvoon.

Komissiolle on ilmoitettava riittävän ajoissa kaikista suunnitelmista ottaa käyttöön tai muuttaa 1 kohdassa tarkoitettuja verohelpotuksia, jotta se voi esittää huomautuksensa.

4 artikla

Perustamissopimuksessa määrättyjen edellytysten mukaisesti toimien Euroopan parlamentti ja neuvosto päättävät 31 päivään joulukuuta 1997 mennessä tässä direktiivissä tarkoitettujen moottori-ajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen vähentämiseksi toteutettavien yhteisön toimenpiteiden uutta vaihetta koskevista ehdotuksista, jotka komissio esittää viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 1996. Näitä toimenpiteitä sovelletaan vuodesta 2000 alkaen.

Komissio noudattaa näissä ehdotuksissa direktiivin 94/12/EY 4 artiklassa esitettyä menettelytapaa.

5 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan 1 päivään lokakuuta 1996 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 päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

7 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 8 päivänä lokakuuta 1996.

Euroopan parlamentin puolesta Neuvoston puolesta

K. HÄNSCH

P. RABBITTE

Pubemies

Pubeenjohtaja

LIITE

Muutokset direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 93/59/ETY, liitteisiin

Korvataan 5.3.1.4. jaksossa oleva taulukko seuraavalla taulukolla:

| Ajoneuvokategoria/ -luokka | | Raja-arvot | | | | | |
|-------------------------------|--------|----------------------------------|--------------------------|--------|--|------------|---|
| | | Vertailu- massa RW (kg) | Hiilimonoksidin massa | | Hiilivetyjen ja typen oksidien yhteenlaskettu massa | | Hiukkasten massa L ₃ (g/km) |
| kategoria | luokka | | L ₁ (g/km) | | L ₂ (g/km) | | |
| | | | bens. | diesel | bens. | diesel (*) | diesel (*) |
| M ⁽²⁾ | — | kaikki | 2,2 | 1,0 | 0,5 | 0,7 | 0,08 |
| N ₁ ⁽³⁾ | 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) 30 päivään syyskuuta 1999 asti suoraruiskutteisella dieselmoottorilla varustettujen ajoneuvojen osalta raja-arvot L₂ ja L₃ ovat seuraavat:

| | L ₂ | L ₃ |
|--|----------------|----------------|
| — kategoriat M ⁽²⁾ ja N ₁ ⁽³⁾ , luokka I: | 0,9 | 0,10 |
| — kategoria N ₁ ⁽³⁾ , luokka II: | 1,3 | 0,14 |
| — kategoria N ₁ ⁽³⁾ , luokka III: | 1,6 | 0,20 |

(²) Lukuun ottamatta:

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

(³) Ja (¹) kohdassa tarkoitettut kategorian M ajoneuvot.