

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	<i>I Mededelingen</i>	
	Commissie	
86/C 174/01	Ecu	1
86/C 174/02	Mededeling van de besluiten genomen in het kader van diverse inschrijvingsprocedures in de landbouwsector (granen)	2
86/C 174/03	Mededeling van de Commissie krachtens artikel 9, lid 9, van Verordening (EEG) nr. 3420/83 van de Raad van 14 november 1983	2
	<i>II Voorbereidende besluiten</i>	
	Commissie	
86/C 174/04	Voorstel voor een Richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motoren in motorvoertuigen	3
	<i>III Bekendmakingen</i>	
	Commissie	
86/C 174/05	Bericht van inschrijving betreffende de verkoop van door het Belgische interventiebureau opgeslagen varkensvlees overeenkomstig artikel 2 bis van Verordening (EEG) nr. 2858/85	18

I

(Mededelingen)

COMMISSIE

ECU (*)

11 juli 1986

(86/C 174/01)

Bedrag in nationale valuta voor één eenheid:

Belgische en Luxemburgse frank con.	43,9940	Peseta	136,142
Belgische en Luxemburgse frank fin.	44,2805	Escudo	146,328
Duitse mark	2,13832	US-dollar	0,979441
Gulden	2,40845	Zwitserse frank	1,74536
Pond sterling	0,647136	Zweedse kroon	6,97215
Deense kroon	7,98293	Noorse kroon	7,36540
Franse frank	6,86588	Canadese dollar	1,34918
Lire	1467,69	Oostenrijkse schilling	15,0344
Iers pond	0,710512	Finse mark	4,99466
Griekse drachme	136,965	Yen	157,641
		Australische dollar	1,53397
		Nieuwzeelandse dollar	1,83588

De Commissie heeft een telexdienst met automatisch antwoordmechanisme in gebruik genomen die elke gebruiker, op diens aanvraag per telex, de omwisselingskoers in de voornaamste valuta geeft.

Deze dienst functioneert elke dag van 15.30 uur tot de volgende dag 13.00 uur.

De gebruiker dient als volgt te handelen:

- telex nr. 23789 te Brussel kiezen;
- zijn eigen telexadres geven;
- de code „cccc” vormen die het automatisch antwoordmechanisme in werking stelt en hem de omwisselingskoersen van de Ecu per telex geeft;
- de mededeling niet onderbreken voor het einde van de boodschap die aangegeven wordt door het teken „ffff”.

Noot: De Commissie heeft ook een telex met automatisch antwoordmechanisme (nr. 21791) in gebruik die een aantal dagelijkse gegevens verstrekt voor de berekening van de monetaire compenserende bedragen in het kader van de toepassing van het gemeenschappelijk landbouwbeleid.

(*) Verordening (EEG) nr. 3180/78 van de Raad van 18 december 1978 (PB nr. L 379 van 30. 12. 1978, blz. 1), gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 2626/84 (PB nr. L 247 van 16. 9. 1984, blz. 1).
 Beschikking 80/1184/EEG van de Raad van 18 december 1980 (Overeenkomst van Lomé) (PB nr. L 349 van 23. 12. 1980, blz. 34).
 Beschikking nr. 3334/80/EGKS van de Commissie van 19 december 1980 (PB nr. L 349 van 23. 12. 1980, blz. 27).
 Financieel Reglement van 16 december 1980 voor de toepassing van de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen (PB nr. L 345 van 20. 12. 1980, blz. 23).
 Verordening (EEG) nr. 3308/80 van de Raad van 16 december 1980 (PB nr. L 345 van 20. 12. 1980, blz. 1).
 Beschikking van de Raad van Gouverneurs van de Europese Investeringsbank van 13 mei 1981 (PB nr. L 311 van 30. 10. 1981, blz. 1).

Mededeling van de besluiten genomen in het kader van diverse inschrijvingsprocedures in de landbouwsector (granen)

(Zie de mededeling in PB nr. L 360 van 21 december 1982, blz. 43)

(86/C 174/02)

Permanente openbare inschrijving	Wekelijkse inschrijving	
	Datum van het besluit van de Commissie	Maximumrestitutie
Verordening (EEG) nr. 1508/86 van de Commissie van 20 mei 1986 inzake een openbare inschrijving voor de restitutie bij uitvoer van zachte tarwe naar de landen van de zones I, II a), III, IV, V, VI, VII en de Duitse Democratische Republiek (PB nr. L 132 van 21. 5. 1986, blz. 6)	10. 7. 1986	offertes geweigerd
Verordening (EEG) nr. 1509/86 van de Commissie van 20 mei 1986 inzake een openbare inschrijving voor de restitutie bij uitvoer van gerst naar de landen van de zones I, II a), III, IV, V, VI, VII a), VII c) en de Duitse Democratische Republiek (PB nr. L 132 van 21. 5. 1986, blz. 9)	10. 7. 1986	offertes geweigerd
Verordening (EEG) nr. 2813/85 van de Commissie van 8 oktober 1985 betreffende een inschrijving voor de vaststelling van de restitutie bij uitvoer van langkorrelige volwitte rijst naar bepaalde derde landen (PB nr. L 266 van 9. 10. 1985, blz. 8)	—	geen offertes

Mededeling van de Commissie krachtens artikel 9, lid 9, van Verordening (EEG) nr. 3420/83 van de Raad van 14 november 1983

(86/C 174/03)

Krachtens artikel 9, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 3420/83 van de Raad van 14 november 1983 betreffende de invoerregelingen voor de produkten van oorsprong uit landen met staats-handel die op communautair niveau niet zijn geliberaliseerd⁽¹⁾, heeft de Commissie besloten vanaf 8 juli 1986 de volgende wijziging aan te brengen in de invoerregeling van toepassing in het Verenigd Koninkrijk ten opzichte van de Volksrepubliek China:

— Het volgende contingent wordt opgenomen in Beschikking 86/236/EEG van de Commissie van 16 april 1986.

ANNEX IX

PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

(k) UNITED KINGDOM

CCT heading No	Description	Quantity
85.15 A III b) ex 2)	Television receivers (colour or monochrome)	10 000 units

⁽¹⁾ PB nr. L 346 van 8. 12. 1983, blz. 6.

II

(Vorbereidende besluiten)

COMMISSIE

Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motoren in motorvoertuigen

*COM(86) 261 def.**(Door de Commissie bij de Raad ingediend op 23 juni 1986)**(86/C 174/04)*

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

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

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europese Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Overwegende dat het op 22 november 1973 door de Raad goedgekeurde Eerste Actieprogramma van de Europese Gemeenschap ter bescherming van het milieu reeds oproept rekening te houden met de laatste veranderingen op wetenschappelijk gebied in de strijd tegen de luchtverontreiniging veroorzaakt door uitlaatgassen van motorvoertuigen, en om in deze zin de reeds vastgestelde richtlijnen aan te passen; dat overeenkomstig het Derde Actieprogramma verdere inspanningen moeten worden geleverd met het oog op een aanzienlijke verlaging van het huidige niveau van door uitlaatgassen van motorvoertuigen veroorzaakte verontreiniging;

Overwegende dat de onderlinge verschillen die kunnen ontstaan in de nationale voorschriften met betrekking tot de emissiegrenzen voor deeltjes afkomstig van motoren met compressieontsteking (dieselmotoren), die als goedkeuringscriteria worden gehanteerd voor voertuigen die met die motoren zijn uitgerust, aanleiding kunnen geven tot belemmeringen voor het vrije verkeer van deze producten in de Gemeenschap; dat het derhalve noodzakelijk lijkt hiervoor gemeenschappelijke normen vast te stellen;

Overwegende dat in Richtlijn 70/220/EEG van de Raad ⁽¹⁾ grenswaarden zijn vastgesteld voor de emissies voor koolmonoxide en onverbrande koolwaterstoffen die

van dergelijke motoren afkomstig zijn; dat deze grenswaarden voor de eerste maal overeenkomstig Richtlijn 74/290/EEG van de Raad ⁽²⁾ werden verlaagd en overeenkomstig Richtlijn 77/102/EEG van de Commissie ⁽³⁾ aangevuld met grenswaarden voor de toegestane emissie van stikstofoxiden; dat de grenswaarden voor deze drie soorten verontreinigingen achtereenvolgens werden verlaagd bij Richtlijn 78/665/EEG van de Commissie ⁽⁴⁾ en de Richtlijnen 83/351/EEG ⁽⁵⁾ en .../EEG ⁽⁶⁾ van de Raad;

Overwegende dat het toepassingsgebied van Richtlijn 70/220/EEG bij Richtlijn 83/351/EEG werd uitgebreid tot voertuigen van bepaalde categorieën voorzien van motoren met compressieontsteking (dieselmotoren) zonder dat evenwel bepalingen werden vastgesteld voor de specifieke emissies van deze motoren; dat uitsluitend de roetmissies onderworpen zijn aan de bepalingen van Richtlijn 72/306/EEG van de Raad ⁽⁷⁾; dat het echter met het oog op een betere bescherming van de volksgezondheid noodzakelijk is de totale deeltjesemissies van deze motoren te beperken; dat grenswaarden voor de deeltjesemissie worden vastgesteld die in overeenstemming zijn met de thans in de Gemeenschap beschikbare meest geavanceerde stand van de techniek op het gebied van dieselmotoren en dat de beproevingsmethode vermeld in Richtlijn 70/220/EEG moet worden aangevuld door overneming van desbetreffende Amerikaanse bepalingen inzake de monsterneming en analyse van deeltjesemissies;

Overwegende dat het voorts wenselijk lijkt de indeling van de voertuigen naar zuigerverplaatsingscategorie, alsmede de toepassingstijdstippen voor de nieuwe Gemeenschapsbepalingen over te nemen uit Richtlijn .../EEG zodat de inspanningen van de automobiellindustrie kun-

⁽¹⁾ PB nr. L 76 van 6. 4. 1970, blz. 1.

⁽²⁾ PB nr. L 159 van 15. 6. 1974, blz. 61.

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

⁽⁴⁾ PB nr. L 223 van 14. 8. 1978, blz. 48.

⁽⁵⁾ PB nr. L 197 van 20. 7. 1983, blz. 1.

⁽⁶⁾ Doc. 4011/86 van de Raad van 13. 1. 1986.

⁽⁷⁾ PB nr. L 190 van 20. 8. 1972, blz. 1.

nen worden geconcentreerd op de aanpassing aan een gemeenschappelijke algemene regeling en de administratieve procedures voor goedkeuring van de dienovereenkomstig gewijzigde typen motorvoertuigen tot een minimum kunnen worden beperkt,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 70/220/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1. De titel komt te luiden als volgt:

„Richtlijn van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen”.

2. De bijlagen I, III en III A worden overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn gewijzigd.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 april 1987 mogen de Lid-Staten, om redenen in verband met de luchtverontreiniging door de emissie van de motor

— voor een type motorvoertuig met een motor met compressieontsteking de EEG-goedkeuring of de afgifte van het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad ⁽¹⁾ bedoelde document of de nationale goedkeuring niet weigeren,

— het voor de eerste maal in het verkeer brengen van voertuigen met motoren met compressieontsteking niet verbieden,

indien de emissies van dit type voertuig of van deze voertuigen voldoen aan de bepalingen van Richtlijn 70/220/EEG.

2. Met ingang van 1 oktober 1988 voor wat betreft typen motorvoertuigen met een motor met compressieontsteking en met een zuigerverplaatsing van meer dan 2 000 cm³, met ingang van 1 oktober 1991 voor wat betreft typen en motorvoertuigen met een motor met compressieontsteking en met een zuigerverplaatsing van niet meer dan 2 000 cm³, met ingang van 1 oktober 1994 en voor wat betreft typen motorvoertuigen met een zuigerverplaatsing en niet meer dan 2 000 cm³ en met een motor met compressieontsteking en directe inspuiting, mogen de Lid-Staten:

— niet langer het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document voor typen motorvoertuigen afgeven,

— de nationale goedkeuring van typen motorvoertuigen weigeren;

indien bij de betreffende typen motorvoertuigen de emissies niet voldoen aan de bepalingen van de bijlage van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn.

3. Met ingang van 1 oktober 1989 voor wat betreft motorvoertuigen met een motor met compressieontsteking en met een zuigerverplaatsing van meer dan 2 000 cm³, en

met ingang van 1 oktober 1993 voor wat betreft motorvoertuigen met een motor met compressieontsteking en met een zuigerverplaatsing van niet meer dan 2 000 cm³, en

met ingang van 1 oktober 1996 voor wat betreft motorvoertuigen met een zuigerverplaatsing van niet meer dan 2 000 cm³ en met een motor met compressieontsteking en directe inspuiting,

mogen de Lid-Staten het voor de eerste maal in het verkeer brengen van deze voertuigen verbieden indien de emissies daarvan niet voldoen aan de bepalingen van de bijlagen van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn.

Artikel 3

De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 april 1987 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

⁽¹⁾ PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1.

Bijlage

Wijzigingen in de bijlagen van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn ./. /EEG

BIJLAGE I

TOEPASSINGSGEBIED, DEFINITIES, AANVRAAG OM EEG-GOEDKEURING, EEG-GOEDKEURING, VOORSCHRIFTEN EN PROEVEN, UITBREIDING VAN DE EEG-GOEDKEURING, CONFORMITEIT VAN DE PRODUKTIE, OVERGANGSBEPALINGEN

Punt 1 luidt als volgt:

„1. TOEPASSINGSGEBIED

Deze richtlijn is van toepassing op de emissies van verontreinigende uitlaatgassen van alle motorvoertuigen met elektrische ontsteking, alsmede op de emissies van verontreinigende uitlaatgassen en deeltjes van motorvoertuigen met motoren met compressieontsteking van de categorieën M₁ en N₁ bedoeld in artikel 1.”

Punt 2.1 luidt als volgt:

„2.1. Onder „type motorvoertuig” voor wat betreft de beperking van verontreinigende uitlaatgassen **en deeltjes** van de motor, motorvoertuigen die onderling geen wezenlijke verschillen vertonen zoals:”

Punt 2.4 wordt als volgt aangevuld:

„Verontreinigende deeltjes zijn bestanddelen van de uitlaatgassen die bij een temperatuur van ten hoogste 52 °C in het verdunde uitlaatgas met filters overeenkomstig bijlage III worden afgescheiden.”

Punt 3.1 luidt als volgt:

„3.1. De aanvraag om goedkeuring van een type motorvoertuig voor wat betreft de emissie van verontreinigende gassen **en deeltjes** van de motor wordt ingediend door de fabrikant of diens gemachtigde.”

Punt 5.1.1, eerste zin, luidt als volgt:

„De onderdelen van het voertuig die van invloed kunnen zijn op de emissie van verontreinigende gassen **en deeltjes** moeten zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden en ondanks de trillingen waaraan de onderdelen zijn blootgesteld, aan de voorschriften van deze richtlijn voldoet.”

Punt 5.2.1.1 luidt als volgt:

„5.2.1.1. *Proeven van type I* (controle van de gemiddelde emissies van verontreinigende gassen **en deeltjes** na een koude start)”

Punt 5.2.1.1.2 wordt als volgt aangevuld:

„De koolmonoxide-, de koolwaterstof- en stikstofoxidenemissies worden vastgesteld, evenals de deeltjesemissies van motoren met compressieontsteking.”

Punt 5.2.1.1.3, tweede zin, luidt als volgt:

„Het opvangen en analyseren van de gassen, **alsmede het afscheiden en wegen van de deeltjes** moet geschieden overeenkomstig de voorgeschreven methoden.”

Punt 5.2.1.1.4 luidt als volgt:

„5.2.1.1.4. Onder voorbehoud van het bepaalde in de punten 5.2.1.1.4.2 en 5.2.1.1.5 moet de proef driemaal worden uitgevoerd. De verkregen massa koolmonoxide, de gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofoxiden, de massa stikstofoxiden en — **bij voertuigen met motoren met compressieontsteking — de deeltjesmassa**, moeten voor de desbetreffende voertuigcategorieën minder dan de hieronder vermelde waarden bedragen:

Zuigerverplaatsing	Massa koolmonoxide	Gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofoxiden	Massa stikstofoxiden	Deeltjesmassa (*)
C (in cm ³)	L ₁ (g per proef)	L ₂ (g per proef)	L ₃ (g per proef)	L ₄ (g per proef)
C > 2 000	25	6,5	3,5	1,3
1 400 ≤ C ≤ 2 000	30	8		
C < 1 400	45	15	6	

(*) Bij voertuigen met een motor met compressieontsteking.

Voertuigen met een motor met compressieontsteking en met een zuigerverplaatsing van meer dan 2 000 cm³ moeten, voor wat betreft de emissie van gasvormige verontreinigingen, voldoen aan de grenswaarden die gelden voor de categorie met een zuigerverplaatsing tussen 1 400 en 2 000 cm³.”

In punt 5.2.1.1.4.1 wordt het gedeelte tussen de haakjes **geschrapt**.

Punt 5.2.1.1.4.2 luidt als volgt:

„5.2.1.1.4.2. Het in punt 5.2.1.1.4 voorgeschreven aantal proeven kan, op verzoek van de fabrikant, op maximaal tien worden gebracht, op voorwaarde dat het rekenkundig gemiddelde ($\bar{x}_1$) van de drie verkregen resultaten voor elke aan een grenswaarde gebonden verontreiniging, respectievelijk voor **elk aan een grenswaarde gebonden totaal van twee verontreinigingen** tussen 100 en 110 % van de grenswaarde ligt. In dit geval hangt de beslissing na de proeven uitsluitend af van de gemiddelde resultaten van alle tien proeven ($\bar{x} < L$).”

Punt 5.2.1.1.5.1 luidt als volgt:

„5.2.1.1.5.1. Er wordt slechts één proef uitgevoerd indien de verkregen waarden voor **elke aan een grenswaarde gebonden verontreiniging, respectievelijk voor elk aan een grenswaarde gebonden totaal van twee verontreinigingen** minder bedragen dan of gelijk zijn aan 0,70 L.”

Punt 5.2.1.1.5.2 luidt als volgt:

„5.2.1.1.5.2. Er worden slechts twee proeven uitgevoerd **indien voor alle verontreinigingen, respectievelijk totalen van verontreinigingen** $V_1 \leq 0,85$ L bedraagt, maar tevens voor ten minste één van de verontreinigingen, **respectievelijk van de totalen van verontreinigingen** $V_1 > 0,70$ L. Bovendien moet zijn voldaan aan de voorwaarden $V_1 + V_2 \leq 1,70$ L en $V_2 \leq L$.”

Punt 7.1 luidt als volgt:

„7.1. Als algemene regel geldt dat de conformiteit van de produktie, voor wat betreft de beperking van de emissie van verontreinigende gasen en **deeltjes** van de motor, wordt gecontroleerd aan de hand van de in bijlage VII vervatte beschrijving en, zo nodig, op basis van de in punt 5.2 genoemde proeven van de typen I, II en III of van enkele van deze proeven.”

In punt 7.1.1.1 wordt de tabel vervangen door onderstaande tabel:

„Zuigerverplaatsing	Massa koolmonoxide	Gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofoxiden	Massa stikstofoxiden	Deeltjesmassa (*)
C (in cm ³)	L ₁ (g per proef)	L ₂ (g per proef)	L ₃ (g per proef)	L ₄ (g per proef)
C > 2 000	30	8,1	4,4	1,7
1 400 ≤ C ≤ 2 000	36	10		
C < 1 400	54	19	7,5	

(*) Bij voertuigen met een motor met compressieontsteking.

Voertuigen met een motor met compressieontsteking en met een zuigerverplaatsing van meer dan 2 000 cm³ moeten, voor wat betreft de emissie van gasvormige verontreinigingen, voldoen aan de grenswaarden die gelden voor de categorie met een zuigerverplaatsing tussen 1 400 cm³ en 2 000 cm³."

In punt 7.1.1.2 luidt de tweede alinea als volgt:

„Het voor het oorspronkelijk beproefde voertuig in aanmerking te nemen resultaat is het rekenkundig gemiddelde van de resultaten van de drie met dit voertuig uitgevoerde proeven van het type I. Vervolgens worden voor de koolmonoxide-emissies, het totaal van de koolwaterstofemissies en stikstofoxidenemissies, de stikstofoxidenemissies en de deeltjesemissies het rekenkundig gemiddelde ($\bar{x}$) van de uit de steekproef verkregen resultaten, alsmede de standaardafwijking S berekend. De produktie van de serie wordt geacht in overeenstemming te zijn met de voorschriften indien aan de volgende voorwaarde wordt voldaan:

$$\bar{x} + k \cdot S \leq L$$

waarin:

L = de volgens punt 7.1.1.1 toelaatbare grenswaarde,

k = de statistische factor afhankelijk van n en gegeven in onderstaande tabel is:".

Punt 8.3.1.1 luidt als volgt:

„8.3.1.1. Voor de goedkeuring van een voertuigtype worden de in de tabel van punt 5.2.1.1.4 vermelde grenswaarden vervangen door onderstaande waarden:

— massa koolmonoxide:	2,11 g/km,
— massa koolwaterstoffen:	0,25 g/km,
— massa stikstofoxiden:	0,62 g/km,
— deeltjesmassa (*)	0,25 g/km.

Aan deze grenswaarden wordt geacht te worden voldaan indien zij door de beproevingsresultaten van een voertuigtype bij vermenigvuldiging van de afzonderlijke massa's verontreinigingen met de dienovereenkomstige achteruitgangsfactor van onderstaande tabel niet worden overschreden:

Reinigingssysteem der uitlaatgassen	Achteruitgangsfactor			
	CO	HC	NO _x	Deeltjes (*)
1. Motor met elektrische ontsteking en met oxidatiekatalysator	1,2	1,3	1,0	—
2. Motor met elektrische ontsteking zonder katalysator	1,2	1,3	1,0	—
3. Motor met elektrische ontsteking en met driewegkatalysator	1,2	1,3	1,1	—
4. Motor met compressieontsteking	1,1	1,0	1,0	1,0

(*) Bij voertuigen met een motor met compressieontsteking.

In de gevallen waarin de fabrikant het bewijs heeft ontvangen voor achteruitgangsfactoren die specifiek zijn voor het voertuigtype ten aanzien waarvan procedures worden toegepast voor de afgifte van documenten voor exportmarkten binnen de Gemeenschap, kan van deze factoren steeds dan als alternatieven gebruik worden gemaakt indien overeenstemming tot stand wordt gebracht met de in dit hoofdstuk vermelde grenswaarden."

BIJLAGE III

PROEF VAN TYPE I

(Vaststelling van de gemiddelde emissies van gasvormige verontreinigingen in een bebouwde kom met drukverkeer na een koude start)

Punt 4.2.1 luidt als volgt:

- „4.2.1. Het opvangsysteem voor de uitlaatgassen moet de mogelijkheid bieden de reële massa te meten van de verontreinigingen in de uitlaatgassen. Hierbij moet gebruik worden gemaakt van het monsternemingssysteem met constant volume. Hiertoe moeten de uitlaatgassen van het voertuig constant met de omgevingslucht worden verdund onder gecontroleerde omstandigheden. Voor meting van de uitgeworpen massa's door middel van deze methode moet aan twee voorwaarden worden voldaan: het totale volume van het mengsel van uitlaatgas en verdunningslucht moet worden gemeten en er dient een proportioneel monster van dit volume te worden verzameld en geanalyseerd.

De massa's van de uitgeworpen gasvormige verontreinigingen worden bepaald aan de hand van de gecorrigeerde concentraties in het monster, rekening houdend met de concentratie van deze gassen in de omgevingslucht, alsmede aan de hand van de flux tijdens de proef.

De massa van de uitgeworpen deeltjes wordt vastgesteld door tijdens de volle duur van de proef uit een proportionele deelstroom de deeltjes op passende filters af te scheiden en de hoeveelheid gravimetrisch overeenkomstig punt 4.3.2 te bepalen.”

Punt 4.3.1.1 dient als volgt te worden aangevuld:

„— *Deeltjes:*

gravimetrische bepaling van de afgescheiden deeltjes. De deeltjes worden op telkens twee in de bemonsteringsgasstroom achter elkaar geplaatste filters afgescheiden. De massa van de afgescheiden deeltjes moet per filterpaar tussen 2 en 5 mg bedragen. Het filteroppervlak moet bestaan uit een materiaal dat waterafstotend is en inert voor bestanddelen van uitlaatgassen (PTFE of gelijkwaardig materiaal).”

Punt 4.3.1.2 dient als volgt te worden aangevuld:

„Bij de weging van de afgescheiden deeltjes moet een nauwkeurigheid tot op 1/μg gewaarborgd zijn.”

Punt 4.3.2 dient als volgt te worden aangevuld:

„De monsternemingsapparatuur voor de deeltjes bestaat uit een verdunningstunnel, monsternemingssonde, filtereenheid, deelstroompomp, doorstroomregeling en -meetinrichting. De deelstroom voor de bemonstering van de deeltjes wordt over twee achter elkaar geplaatste filters geleid. De opneemsonde voor de bemonsteringsstroom voor de deeltjes moet zodanig in het verdunningskanaal zijn geplaatst dat een representatieve gasstroom van een homogeen mengsel van lucht en uitlaatgasmengsel kan worden opgenomen en dat op het opnemingspunt de temperatuur van het lucht/uitlaatgasmengsel niet meer bedraagt dan 52 °C. De temperatuur van de bemonsteringsgasstroom mag over de gehele lengte van de opnemingsleiding (opnemingssonde — meetapparatuur voor de doorstroming) niet meer dan ± 3 K, en de doorstroming niet meer dan ± 5 % schommelen. De massa van de tijdens de beproevingsfase afgescheiden deeltjes wordt door middel van differentiële weging bepaald.

De benodigde deeltjesfilters worden ten minste 8 en ten hoogste 56 uur in een open tegen stofafzetting beschermde schaal vóór de proef in een klimaatkamer geconditioneerd (temperatuur, vochtigheid). Na conditionering worden de filters gewogen en tot het tijdstip van gebruik bewaard.”

Punt 7 luidt als volgt:

„7. NEMEN VAN HET GAS- EN DEELTJESANALYSEMONSTER”

Punt 7.1 luidt als volgt:

„7.1. *Monsterneming*

De monsterneming begint bij de aanvang van de eerste beproevingscyclus zoals omschreven in punt 6.2.2, en eindigt aan het einde van de laatste periode van stationair draaien van de vierde cyclus.”

Punt 7.2.1 dient als volgt te worden aangevuld:

„De filters waarmee de deeltjes zijn opgenomen, moeten uiterlijk één uur na de proef in de kamer worden gebracht, daar tussen 1 en 56 uur worden geconditioneerd, en vervolgens worden gewogen.”

Punt 8 luidt als volgt:

„8. BEPALING VAN DE HOEVEELHEID UITGEWORPEN GASVORMIGE EN DEELTJESVERONTREINIGINGEN”

Punt 8.2 luidt als volgt:

„8.2. *Totale massa van de uitgeworpen gasvormige en deeltjesverontreinigingen.*

De massa M van elk verontreinigend bestanddeel der tijdens de proef geproduceerde uitlaatgassen van het voertuig wordt bepaald door berekening van het produkt van de volumeconcentratie en van het volume van het desbetreffende gas, waarbij wordt uitgegaan van onderstaande volumemassawaarden onder de hierboven aangegeven referentieomstandigheden:

- voor koolmonoxide (CO): $d = 1,25 \text{ g/l}$,
- voor koolwaterstoffen ($\text{CH}_{1,85}$): $d = 0,619 \text{ g/l}$,
- voor stikstofoxiden (NO_2): $d = 2,05 \text{ g/l}$.

De massa M van de door het voertuig tijdens de proef uitgeworpen deeltjes wordt berekend uit de gewogen deeltjesmassa op beide filters. Ten minste 95 % van de deeltjes moeten zich op de eerste filter bevinden. Onder deze voorwaarden kan voor de berekening van de massa der uitgeworpen deeltjes worden volstaan met de massa der deeltjes die op de eerste filter aanwezig zijn.

Bijlage 8 bij dit aanhangsel omvat de desbetreffende berekeningsmethoden (met voorbeelden) voor de bepaling van de massa's van de uitgeworpen gasvormige en deeltjesverontreinigingen.”

De titel van aanhangsel 5 luidt:

„BESCHRIJVING VAN DE UITLAATGASMONSTERNEMINGSSYSTEMEN”

Punt 2.1.3 luidt als volgt:

„2.1.3. Voor de analyse moet een monster worden genomen waarin de verhouding tussen de hoeveelheid verdunde uitlaatgassen en de hoeveelheid verdunningslucht constant is.

De massa's van de uitgeworpen gasvormige verontreinigingen worden bepaald aan de hand van de concentraties van het proportionele monster en het tijdens de proef gemeten totale volume. De concentraties in het monster worden gecorrigeerd, rekening houdend met het gehalte aan verontreinigingen dat in de omgevingslucht aanwezig is. Bij voertuigen met een motor met compressieontsteking worden bovendien de deeltjesemissies bepaald.”

Punt 2.2.2 luidt als volgt:

„2.2.2. Het monsternemingssysteem voor de uitlaatgassen moet de mogelijkheid bieden de gemiddelde volumeconcentraties te meten van de CO_2 , CO, HC- en NO_x -bestanddelen, alsmede de deeltjesemissie bij voertuigen met een motor met compressieontsteking, welke aanwezig zijn in de uitlaatgassen tijdens de proefcyclus van het voertuig.”

Punt 2.4 luidt als volgt:

- „2.4. *Aanvullend monsternemingsapparaat voor beproeving van voertuigen met motor met compressie-ontsteking*
- 2.4.1. In tegenstelling tot de gasmonsterneming bij voertuigen met elektrische ontsteking, bevinden de bemonsteringsplaatsen voor de monsterneming van koolwaterstoffen en deeltjes zich in een verdunningstunnel.
- 2.4.2. Ter beperking van warmteverliezen in het uitlaatgas van het laatste stuk van de uitlaat tot de inlaatopening van de verdunningstunnel, mag de lengte van de hiervoor gebruikte buisleiding ten hoogste 3,6 m en, bij een buis met thermische isolatie, ten hoogste 6,1 m bedragen. De binnendiameter mag ten hoogste 105 mm bedragen.
- 2.4.3. In de verdunningstunnel, een recht uit elektrisch geleidend materiaal bestaand buisstuk, moeten turbulente stromingsomstandigheden heersen (Reynoldsgetallen $\geq 4\ 000$), zodat het verdunde uitlaatgas homogeen is en monsterneming van representatieve gas- en deeltjesmonsters verzekerd is. De verdunningstunnel moet een doorsnede hebben van ten minste 200 mm. Het systeem moet geaard zijn.
- 2.4.4. Het deeltjesmonsternemingssysteem bestaat uit een opnemingssonde in de verdunningstunnel en twee achter elkaar geplaatste filters. In de stromingsrichting zijn voor en achter het filterpaar snelschakelaarsluisers aangebracht.
- 2.4.5. De sonde voor de monsterneming der deeltjes moet als volgt zijn uitgevoerd:
- De sonde moet in de nabijheid van de middellijn van de tunnel, ongeveer 10 cm stroomafwaarts van de inlaatopening van het uitlaatgas, zijn ingebouwd en een binnendiameter hebben van ten minste 12 mm.
- De afstand van het monsternemingspunt tot de filterhouder moet ten minste gelijk zijn aan vijfmaal de diameter van de sonde, maar mag ten hoogste 1 020 mm bedragen.
- 2.4.6. De meeteenheid van de monstergasstroom omvat pompen, gastoevoerregelaars en meetapparatuur voor het debiet.
- 2.4.7. Het systeem voor monsterneming van de koolwaterstoffen omvat een verwarmde monsternemingssonde, -leiding, -filter, -pomp.
- De monsternemingssonde moet, op dezelfde afstand van de inlaatopening van de uitlaatgasen, zo zijn ingebouwd dat een wederzijdse beïnvloeding van de monsternemingssystemen wordt vermeden. De binnendiameter moet ten minste 4,5 mm bedragen.
- 2.4.8. Alle verwarmde delen moeten door het verwarmingssysteem op een temperatuur van $190\ ^\circ\text{C} \pm 10\ ^\circ\text{C}$ worden gehouden.
- 2.4.9. Indien de debietwisselingen niet kunnen worden gecompenseerd, dan moet er een warmte-wisselaar worden geïnstalleerd en een temperatuurregelaar overeenkomstig punt 2.3.3.1 waarmede een constant debiet kan worden gewaarborgd en dus ook de proportionaliteit van het monsternemingsdebiet.”.

Punt 3.1.4 dient als volgt te worden aangevuld:

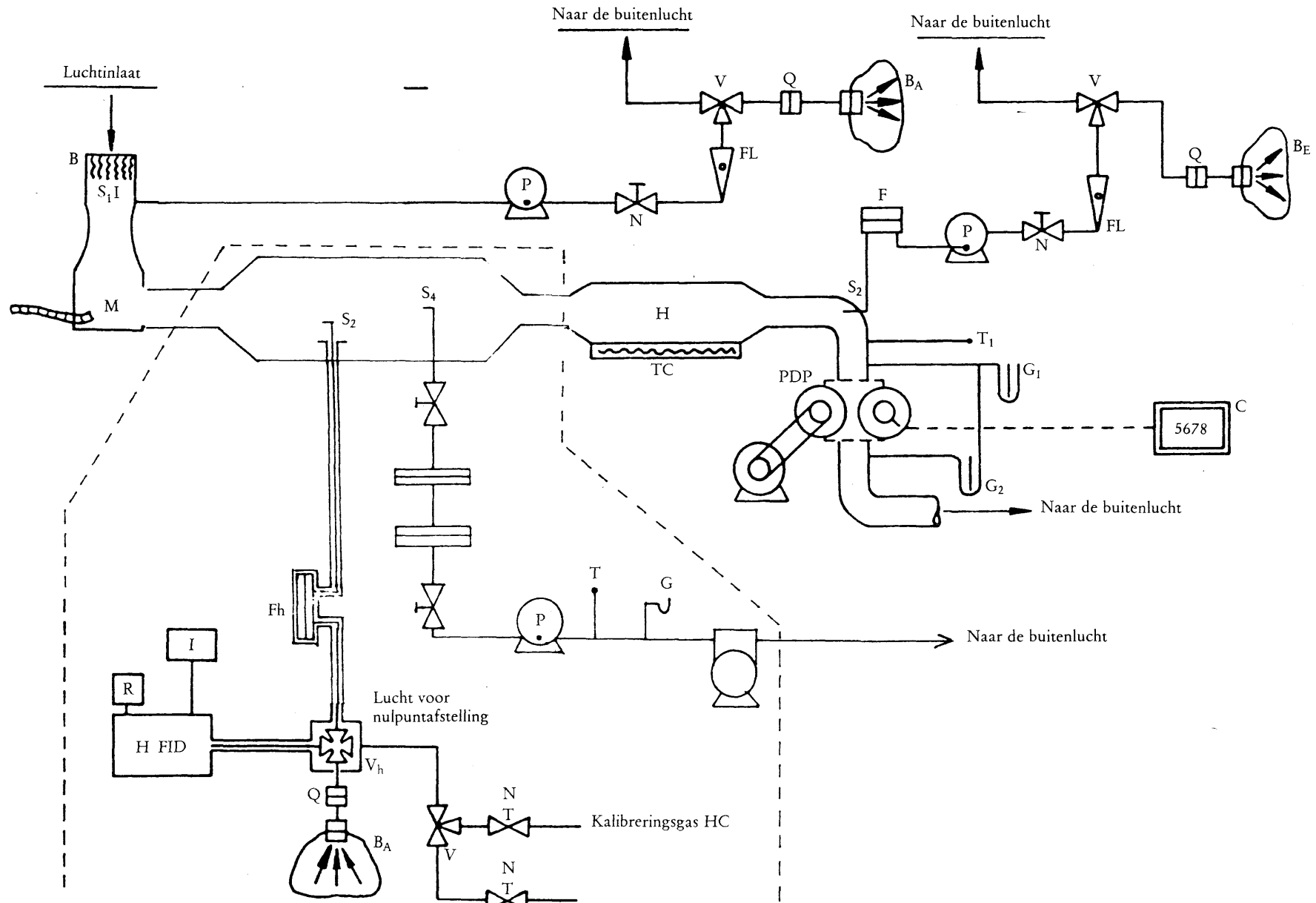
„Deeltjesbemonsteringssysteem

- S_4 Monsternemingssonde in de verdunningstunnel;
- F_p Filtereenheid, bestaand uit twee achter elkaar geplaatste filters; omschakelinrichting voor andere parallel geplaatste filterparen;
- Bemonsteringsleiding;
- Pompen, debietregelaar, meetapparatuur voor het debiet.”.

Figuur 1 wordt vervangen door de volgende nieuwe figuur 1:

Figuur 1

Schema van een bemonsteringssysteem met constant volume met verdringerpomp (PDP-CVS)



Uitsluitend voor meting aan dieselmotoren benodigde apparatuur

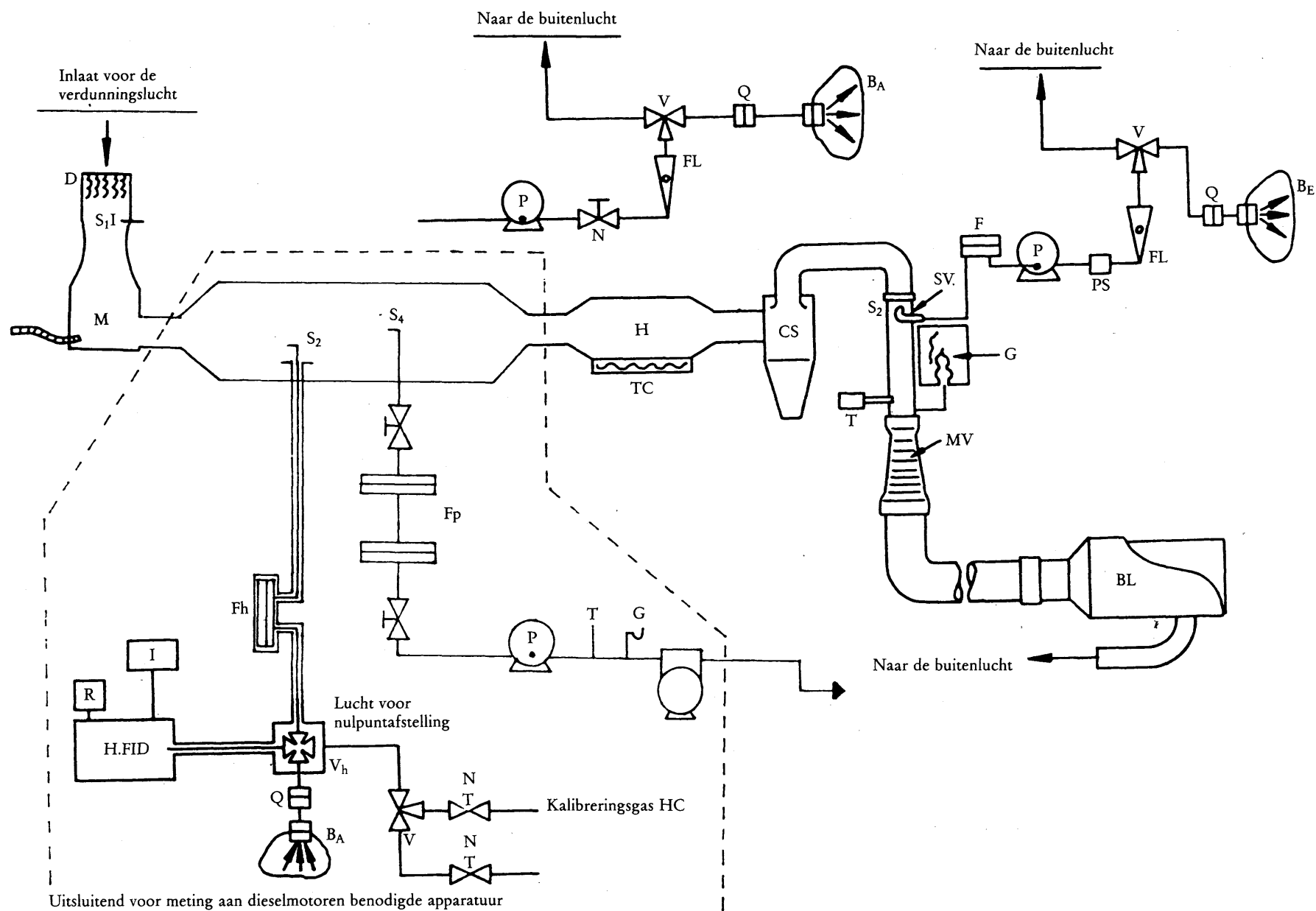
Punt 3.2.4 Dient als volgt te worden aangevuld:

„Deeltjesbemonsteringssysteem

- S₄ Monsternemingssonde in de verdunningstunnel;
- F_p Filtereenheid, bestaand uit twee achter elkaar geplaatste filters; omschakelinrichting voor andere parallel geplaatste filterparen;
- Bemonsteringsleiding;
- Pompen, debietregelaar, meetapparatuur voor het debiet.”.

Figuur 2 wordt vervangen door de volgende nieuwe figuur 2:

Schema van een monsterneminsysteem met constant volume met gebruik van een venturibuis met kritische stroming (CFV-CVS-systeem)



Punt 3.3 wordt als volgt aangevuld:

„(Uitsluitend voor voertuigen met motoren met elektrische ontsteking)”.

Aanhangsel 8 luidt als volgt:

„AANHANGSEL 8

BEREKENING VAN DE MASSA VAN DE UITGEWORPEN VERONTREINIGINGEN

1. Algemeen

- 1.1. De massa van de uitgeworpen verontreinigingen wordt berekend met behulp van onderstaande vergelijking:

$$M_i = V_{\text{mix}} \cdot Q_i \cdot k_H \cdot C_i \cdot 10^{-6}$$

waarin:

- M_i = massa van uitgeworpen verontreiniging i in g/proef,
 V_{mix} = volume van de verdunde uitlaatgassen, uitgedrukt in l/proef en herleid tot normale omstandigheden (273,2 K; 101,33 kPa),
 Q_i = volumemassa van verontreiniging i in g/l bij normale temperatuur en druk (273,2 K; 101,33 kPa),
 k_H = vochtigheidscorrectiefactor gebruikt voor de berekening van de massa van de uitgeworpen stikstofoxiden (geen vochtigheidscorrectie voor HC en CO),
 C_i = concentratie van de verontreiniging i in de verdunde uitlaatgassen, uitgedrukt in ppm en gecorrigeerd voor de in de verdunningslucht aanwezige concentratie van verontreiniging i .

1.2. *Bepaling van het volume*

De tekst van het vroegere punt 1 wordt ongewijzigd overgenomen.

1.3. *Berekening van de gecorrigeerde concentratie van verontreinigingen in de monsternemingszak*

De tekst van het vroegere punt 2 wordt ongewijzigd overgenomen.

1.4. *Berekening van de vochtigheidscorrectiefactor voor NO*

De tekst van het vroegere punt 3 wordt ongewijzigd overgenomen.

1.5. *Voorbeeld*

De tekst van het vroegere punt 4 wordt tot en met 4.2 ongewijzigd overgenomen. De punten 4.3 en 4.4 komen te vervallen.

2. Bijzondere bepaling voor voertuigen met een motor met compressieontsteking

2.1. HC-meting voor motoren met compressieontsteking

Ter bepaling van de massa van de HC-uitworp bij motoren met compressieontsteking wordt de gemiddelde HC-concentratie berekend met behulp van de onderstaande formule:

$$c_e = \frac{\int_{t_1}^{t_2} c_{\text{HC}} \cdot dt}{t_2 - t_1}$$

waarin:

$\int_{t_1}^{t_2} c_{HC} \cdot dt$ = integraal van de tijdens de proef door het HFID-analysetoestel geregistreerde waarde $(t_2 - t_1)$,

c_e = in de verdunde uitlaatgassen gemeten HC-concentratie in ppm,

c_e = vervangt rechtstreeks c_{HC} in alle overeenkomstige vergelijkingen.

2.2. Bepaling van de deeltjes

De deeltjesuitwerp M_p wordt berekend met behulp van onderstaande vergelijking:

$$M_p = \frac{(V_{mix} + V_{ep}) \times P_e}{V_{ep}}$$

waarin:

V_{mix} = het volume van de verdunde uitlaatgassen (zie punt 1.1.3) bij normale omstandigheden,

V_{ep} = volume van het door de deeltjesfilter gestroomde uitlaatgas bij normale omstandigheden,

P_e = massa van de op de filter afgescheiden deeltjes".

BIJLAGE III A

GELIJKWAARDIGE BEPROEVING ALS DE PROEF VAN TYPE I BETREFFENDE DE CONTROLE VAN DE EMISSIES BIJ KOUDE MOTOR

- | | | |
|---------|---|---|
| 4.2.1 | } | worden als de nieuwe versie van de dienovereenkomstige punten in bijlage III. |
| 4.3.1.1 | | |
| 4.3.1.2 | | |
| 4.3.2 | | |

Punt 6.2.2.7 luidt als volgt:

- „6.2.2.7. Schakel het gasstroommeetapparaat in, stel de kleppen van de monstarselector zo in dat de te bemonsteren stroom wordt geleid naar de verzamelzak voor de „overgangsfase” van de uitlaatgassen en naar de verzamelzak voor het verdunde luchtmonster van de „overgangsfase” (schakel de analysatorsysteemintegrator voor de dieselmotorwaterstoffen in en teken dit eventueel aan op de registratiekaart); **schakel de kleppen bij de bemonstering zo in dat de deeltjesfilters voor de overgangsfase doorstroomd worden**; draai de contactsleutel om en start de motor.”.

Punt 6.2.2.11, eerste zin, luidt als volgt:

„Schakel na de 505 seconden durende vertraging gelijktijdig de bemonsteringsstroom naar de zakken voor de „overgangsfase” om op de zakken voor de „gestabiliseerde” **fase waarvoor de deeltjesfilters voor de gestabiliseerde fase doorstroomd worden**, sluit het gasstroommeetapparaat nr. 1 (evenals de dieselmotorwaterstofintegrator nr. 1) (teken dit aan op de dieselmotorwaterstofregistratiekaart) en schakel gasstroommeetapparaat nr. 2 (en dieselmotorwaterstofintegrator nr. 2) in.”.

Punt 6.2.2.13, eerste zin, luidt als volgt:

„Schakel, vijf seconden nadat de motor is stopgezet, gelijktijdig het gasstroommeetapparaat nr. 2 (en dieselmotorwaterstofintegrator nr. 2) uit (noteer dit eventueel ook op de koolwaterstofregistratiekaart), sluit de kleppen voor de deeltjesfilters voor de gestabiliseerde fase en stel de monstarselectiekleppen in de stand klaar voor gebruik.”.

Punt 6.2.2.16 Na de eerste zin wordt de volgende nieuwe zin ingevoegd:

„Bij voertuigen met motor met compressieontsteking is voor de warme-startproef eveneens slechts één paar deeltjesfilters vereist.”.

Punt 6.2.2.17, eerste zin, luidt als volgt:

„Schakel na de 505 seconden durende vertraging gelijktijdig het gasstroommeetapparaat nr. 1 (en dieselkoolwaterstofintegrator nr. 1) — teken dit eventueel aan de op de dieselkoolwaterstofregistratiekaart — uit, sluit de kleppen voor de deeltjesfilters af en stel de monsteselectieklep in de stand „klaar voor gebruik” (uitschakeling van de motor vormt geen onderdeel van de bemonsteringsfase van de warme-startproef).”.

Na punt 7.7 wordt het volgende nieuwe punt 7.8 ingevoegd:

„7.8. De gebruikte deeltjesfilters moeten uiterlijk een uur na de uitlaatgasproef in de daarvoor bestemde ruimte worden gebracht, daar tussen 1 en 56 uur worden geconditioneerd, en vervolgens worden gewogen.”.

De punten 8 en 8.2 krijgen de nieuwe versie van de dienovereenkomstige punten in bijlage III.

De titel van aanhangsel 5 krijgt de nieuwe versie van de titel van aanhangsel 5 van bijlage III.

2.1.3	}	krijgen de nieuwe versie van de dienovereenkomstige punten van aanhangsel 5 van bijlage III.
2.2.2		
2.4.1		
2.4.2		
2.4.3		

Punt 2.4.4 luidt als volgt:

„2.4.4. De monsternemingsapparatuur voor de deeltjes bestaat uit een monsternemingssonde in de verdunningstunnel, drie filtereenheden, gevormd door telkens twee achter elkaar geplaatste filters waarop de bemonsteringsstroom van een beproevingsfase kan worden omgeschakeld. De drie filtereenheden worden in de fasen „overgang na koude start”, „gestabiliseerd na koude start” en „overgang na warme start” na elkaar door de bemonsteringsgasstroom doorstroomd.”.

2.4.5	}	krijgen de nieuwe versie van de dienovereenkomstige punten in aanhangsel 5 van bijlage III.
2.4.6		
2.4.7		
2.4.8		
2.4.9		

3. De systemen komen overeen met die welke beschreven zijn in punt 3 van aanhangsel 5 van bijlage III, zulks met de uitzondering van het feit dat telkens drie zakken voor uitlaatgasmonsters en monsters van de omgevingslucht zodanig parallel zijn opgesteld dat zij na elkaar door middel van snelschakelkleppen op de bemonsteringsgasstroom kunnen worden aangesloten. Bij de beproeving van voertuigen met dieselmotor worden dienovereenkomstig drie filterparen voor de deeltjesmeting parallel opgesteld.

Aanhangsel 8 luidt als volgt:

„AANHANGSEL 8

BEPALING VAN DE HOEEVEELHEID UITGEWORPEN VERONTREINIGINGEN

1. De uitgeworpen hoeveelheden verontreinigingen worden bepaald aan de hand van onderstaande vergelijking:

$$M_i = 0,43 \frac{M_{icT} M_{is}}{S_{cT} + S_s} + 0,57 \frac{M_{iHT} M_{is}}{S_{HT} + S_s}$$

waarin:

M_i = massa van de uitgeworpen verontreiniging in g/km,

M_{icT} = massa van de uitgeworpen hoeveelheid verontreinigingen i in g in de eerste fase (overgang koud),

M_{iHT} = massa van de uitgeworpen hoeveelheid verontreiniging i in g in de laatste fase (overgang warm),

- M_{is} = massa van de uitgeworpen hoeveelheid verontreiniging i in g in de tweede fase (gestabiliseerd),
 S_{cT} = de in de eerste fase afgelegde afstand (in km),
 S_{HT} = de in de laatste fase afgelegde afstand (in km),
 S_s = de in de tweede fase afgelegde afstand (in km).

2. De in de afzonderlijke fasen uitgeworpen hoeveelheden gasvormige verontreinigingen worden berekend aan de hand van de volgende formule:

$$M_i = V_{mix} \times Q_i \times k_H \times C_i \times 10^{-6}$$

waarin:

- M_i = de massa van de uitgeworpen hoeveelheden verontreiniging in g/fase,
 V_{mix} = verdunde hoeveelheid uitlaatgas in l/fase, gecorrigeerd volgens standaardomstandigheden (273,2 K en 101,33 kPa),
 Q_i = dichtheid van verontreiniging i in g/l bij normale temperatuur en druk (273,2 K en 101,33 kPa),
 k_H = vochtigheidscorrectiefactor voor de berekening van de uitgeworpen hoeveelheden stikstofoxiden (bij HC en CO vindt geen vochtigheidscorrectie plaats),
 C_i = concentratie van verontreiniging i in de verdunde uitlaatgassen, uitgedrukt in ppm en gecorrigeerd door de verontreinigingsconcentratie i in de verduunningslucht.

3. Bijzondere bepalingen voor voertuigen met motoren met compressieontsteking

3.1. *HC-meting*

Bepaling van de HC-emissie in de afzonderlijke fasen vindt plaats overeenkomstig punt 2.1 van aanhangsel 8 van bijlage III.

3.2. *Deeltjesmeting*

Bepaling van de deeltjesemissie in de afzonderlijke fasen vindt plaats overeenkomstig punt 2.2 van aanhangsel 8 van bijlage III."

III

(Bekendmakingen)

COMMISSIE

Bericht van inschrijving betreffende de verkoop van door het Belgische interventiebureau opgeslagen varkensvlees overeenkomstig artikel 2 bis van Verordening (EEG) nr. 2858/85

(86/C 174/05)

1. Het Belgische interventiebureau verkoopt de in de bijlage vermelde hoeveelheden varkensvlees.
2. Deze produkten worden verkocht overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2858/85 van de Commissie van 11 oktober 1985 betreffende de verkoop van door het Belgische interventiebureau in het kader van de Verordeningen (EEG) nr. 772/85, (EEG) nr. 978/85 en (EEG) nr. 1477/85 opgeslagen varkensvlees ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1495/86 ⁽²⁾; de gegadigden wordt verzocht kennis te nemen van de daarin, en met name in artikel 2 bis, vervatte verplichtingen inzake opslag, behandeling en verkoop van deze produkten, die rusten op de inschrijver aan wie wordt gegund.
3. Alleen offertes die uiterlijk op 29 juli 1986 om 12.00 uur (Belgische tijd) op het volgende adres zijn ontvangen, worden in aanmerking genomen:
Belgische Dienst voor Bedrijfsleven en Landbouw,
Trierstraat 82,
B-1040 Brussel,
tel. (02) 230 17 40, telex 24076 OBEABRUB.
Offertes mogen per telex worden ingediend.
4. De inschrijver moet uiterlijk om 12.00 uur op de in punt 3 genoemde datum een waarborg hebben gesteld overeenkomstig het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 2858/85.

⁽¹⁾ PB nr. L 274 van 15. 10. 1985, blz. 22.⁽²⁾ PB nr. L 131 van 17. 5. 1986, blz. 26.*BIJLAGE*

Hoeveelheden varkensvlees voor verwerking tot produkten bestemd voor andere doeleinden dan menselijke consumptie:

Omschrijving van de produkten		Hoeveelheid (ton)
Ham, bevroren (ex 02.01 A III a) 2)	}	ongeveer 2 000
Vorstuk of schouder, bevroren (ex 02.01 A III a) 3)		
Karbonadestrengen, bevroren (ex 02.01 A III a) 4)		

EUROPESE GEMEENSCHAPPEN — COMMISSIE

DE TOESTAND VAN DE LANDBOUW IN DE GEMEENSCHAP

VERSLAG 1985

Gepubliceerd in samenhang met het „Negentiende Algemeen Verslag over de werkzaamheden van de Europese Gemeenschappen”

Dit is het elfde jaarverslag over de situatie in de landbouw in de Gemeenschap dat wordt gepubliceerd. Het bevat overzichten en statistieken over de algemene situatie (economische context, wereldmarkten), de produktiefactoren, de structuren en de marktsituatie voor de verschillende landbouwprodukten, de belemmeringen voor de gemeenschappelijke landbouwmarkt, de situatie van de consumenten en de producenten, de financiële aspecten. Ook de algemene vooruitzichten en de verwachtingen voor de markten van landbouwprodukten komen aan de orde.

439 blz., 11 grafieken

Uitgave in: Deens, Duits, Engels, Frans, Grieks, Italiaans, Nederlands

ISBN 92-825-5797-9

CB-44-85-670-NL-C

Vastgestelde prijzen in Luxemburg (exclusief BTW):

Bfr. 1 000

Fl. 56,00



BUREAU VOOR OFFICIËLE PUBLIKATIES DER EUROPESE GEMEENSCHAPPEN
L-2985 Luxemburg

ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE

EEC AIR TRANSPORT POLICY

In general the Committee welcomes the initiative taken by the Commission as a step towards the creation of a common air transport policy.

The Committee is pleased that USA-style deregulation is not proposed in the memorandum. However, it also agrees that some changes in the present regulatory framework are possible with a view to the continued development of a more comprehensive and efficient air transport system for Europe. To the extent that such changes result in increased demand for international air transport services there will be greater opportunities for job creation in air transport and ancillary services. In addition a larger air transport market will also benefit other economic sectors such as tourism, hotels and industry. The Committee therefore suggests that policy should encourage more commercial freedom in European air transport.

72 pages

CES 85 010 EN C

Published in: English, French, German and Italian

Price (excluding VAT) in Luxembourg:

BFR 250 DKR 45 DRA 730 ESC 700 HFL 14,00 IRL 4,00 PTA 820 UKL 3,30 USD 5,00



OFFICE FOR OFFICIAL PUBLICATIONS OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

L-2985 Luxembourg