

31996L0069

L 282/64

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

1.11.1996

**DYREKTYWA 96/69/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY****z dnia 8 października 1996 r.****zmieniająca dyrektywę 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 100a,

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(2)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189b Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy przyjąć środki w ramach rynku wewnętrznego; rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w obrębie którego zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału.
- (2) Pierwszy program działań Wspólnot Europejskich w sprawie ochrony środowiska naturalnego <sup>(4)</sup>, zatwierdzony przez Radę dnia 22 listopada 1973 r., wzywał do wzięcia pod uwagę najnowszych osiągnięć nauki w zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza wywołanego spalinami z pojazdów silnikowych oraz wzywał do odpowiedniej zmiany przyjętych wcześniej dyrektyw; piąty program działań, którego ogólne podejście zostało zatwierdzone przez Radę rezolucją z dnia 1 lutego 1993 r. <sup>(5)</sup>, przewiduje dodatkowe wysiłki, które należy podjąć w celu znaczącego obniżenia obecnego poziomu zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy silnikowe.
- (3) Cel, jakim jest obniżenie poziomu emisji zanieczyszczeń przez pojazdy samochodowe oraz funkcjonowanie wspólnego rynku pojazdów, nie może być w wystarczającym stopniu osiągnięty przez poszczególne Państwa Członkowskie; może być jednakże lepiej osiągnięty na poziomie wspólnotowym poprzez zbliżenie ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących działań, jakie mają być podjęte przeciwko zanieczyszczeniu powietrza przez pojazdy silnikowe.

(4) Uznano, że rozwój transportu we Wspólnocie stał się znaczącym obciążeniem dla środowiska i istnieje ryzyko zwiększonego pogorszenia się jego stanu; urzędowe szacunki dotyczące wzrostu natężenia ruchu zostały przekroczone przez rzeczywisty trend występujący w całej Wspólnocie; z tego powodu muszą być ustanowione bardzo rygorystyczne normy emisji zanieczyszczeń dla wszystkich pojazdów silnikowych.

(5) W 1993 r. Komisja przyjęła Europejski program w sprawie emisji, paliw i technologii silników (Epefe); program ten został stworzony w celu zagwarantowania, że propozycje dla przyszłych dyrektyw w sprawie emisji zanieczyszczeń wymagają rozwiązań najlepszych dla środowiska, konsumenta i gospodarki; dotyczy on zanieczyszczenia emitowanego przez pojazdy silnikowe oraz paliw, które je napędzają.

(6) Dyrektywa 70/220/EWG <sup>(6)</sup>, która dotyczy działań podejmowanych przeciwko zanieczyszczeniu powietrza przez spaliny z pojazdów silnikowych, jest jedną ze szczegółowych dyrektyw w procedurze homologacji typu przewidzianej w dyrektywie 70/156/EWG <sup>(7)</sup>.

(7) Dyrektywa 70/220/EWG ustanawia wartości graniczne dla emisji tlenku węgla i niespalonych węglowodorów z silników takich pojazdów; te wartości graniczne zostały po raz pierwszy zmniejszone dyrektywą Rady 74/290/EWG <sup>(8)</sup> i uzupełnione, zgodnie z dyrektywą Komisji 77/102/EWG <sup>(9)</sup>, przez wartości graniczne dopuszczalnych emisji tlenków azotu; wartości graniczne tych trzech związków zanieczyszczających były kolejno zmniejszane dyrektywą Komisji 78/665/EWG <sup>(10)</sup> oraz dyrektywami Rady 83/351/EWG <sup>(11)</sup> i 88/76/EWG <sup>(12)</sup>, wartości graniczne dla emisji cząstek stałych z silników Diesla zostały wprowadzone dyrektywą 88/436/EWG <sup>(13)</sup>, a bardziej rygorystyczne europejskie

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 390 z 31.12.1994, str. 26 i Dz.U. C 19 z 23.1.1996, str. 13.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 201 z 26.7.1993, str. 9.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 20 września 1995 r. (Dz.U. C 269 z 16.10.1995, str. 82), wspólne stanowisko Rady z dnia 22 grudnia 1995 (Dz.U. C 37 z 9.2.1996, str. 23) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 9 maja 1996 (Dz.U. C 152 z 27.5.1996, str. 44).

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 112 z 20.12.1973, str. 1.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 138 z 17.5.1993, str. 1.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 94/12/WE (Dz.U. L 100 z 19.4.1994, str. 42).

<sup>(7)</sup> Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 95/54/WE (Dz.U. L 266 z 8.11.1995, str. 1).

<sup>(8)</sup> Dz.U. L 159 z 15.6.1974, str. 61.

<sup>(9)</sup> Dz.U. L 32 z 3.2.1977, str. 32.

<sup>(10)</sup> Dz.U. L 223 z 14.8.1978, str. 48.

<sup>(11)</sup> Dz.U. L 197 z 20.7.1983, str. 1.

<sup>(12)</sup> Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 1.

<sup>(13)</sup> Dz.U. L 214 z 6.8.1988, str. 1.

normy dla emisji zanieczyszczeń gazowych dla silników o pojemności poniżej 1400 cm<sup>3</sup> dyrektywą 89/458/EWG <sup>(1)</sup>; dyrektywą 91/441/EWG <sup>(2)</sup> normy te zostały rozszerzone na wszystkie samochody osobowe, niezależnie od pojemności ich silników, na podstawie poprawionej procedury badań obejmującej cykl jazdy pozamiejskiej i dyrektywą tą zostały wprowadzone wymagania odnoszące się do emisji par paliwa oraz do trwałości części pojazdów związanych z emisją, jak również bardziej rygorystyczne normy emisji cząstek stałych dla pojazdów wyposażonych w silniki Diesla; samochody osobowe przeznaczone do przewozu więcej niż sześciu pasażerów z kierowcą włącznie lub mające masę maksymalną powyżej 2500 kg, lekkie pojazdy użytkowe i pojazdy terenowe objęte dyrektywą 70/220/EWG zostały, w zastosowaniu dyrektywy 93/59/EWG <sup>(3)</sup>, poddane normom tak samo rygorystycznym, jak normy odnoszące się do samochodów osobowych, z uwzględnieniem szczególnych cech takich pojazdów; normy odnoszące się do samochodów osobowych zostały zaostrzone przez dyrektywę 94/12/WE, która także wprowadziła nową metodę kontroli zgodności produkcji; konieczne jest zharmonizowanie norm odnoszących się do lekkich pojazdów użytkowych z normami odnoszącymi się do samochodów osobowych tak, aby były co najmniej tak samo rygorystyczne, jak te odnoszące się do samochodów osobowych.

(8) Prace podjęte przez Komisję w tej dziedzinie wykazały, że najlepsze technologie dostępne obecnie w przemyśle wspólnotowym mogą być jeszcze ulepszone w celu umożliwienia lekkim pojazdom użytkowym sprostania znacząco zmniejszonym wartościom granicznym emisji; to samo dotyczy pozostały nowych pojawiających się technologii; proponowane normy powinny mieć zastosowanie zarówno do homologacji nowych typów pojazdów, jak i do kontroli zgodności produkcji, ponieważ zmieniona metoda pobierania próbek i statystycznej oceny uchyla tolerancje dla wartości granicznych ustanowionych na poprzednich etapach stosowania dyrektywy 70/220/EWG.

(9) Komisja zbadała możliwość wykonania pojazdów łączonych klasy II i III, rzeczywiste warunki, według których lekkie pojazdy użytkowe poruszają się w ruchu miejskim i pozamiejskim, oraz specjalne właściwości tych pojazdów.

(10) Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość, poprzez stworzenie ulg podatkowych, przyspieszenia wprowadzenia do obrotu pojazdów, muszą one być zgodne z postanowieniami Traktatu i spełniać określone warunki w celu uniknięcia zakłóceń rynku wewnętrznego; przepisy niniejszej dyrektywy nie mają wpływu na prawo Państw Członkowskich do uwzględnienia emisji zanieczyszczeń i pozostałych substancji w podstawie, na

której obliczane są podatki drogowe od pojazdów silnikowych.

(11) Wymóg uprzedniej notyfikacji niniejszej dyrektywy pozostaje bez uszczerbku dla wymogów notyfikacji w innych przepisach prawa wspólnotowego, w szczególności w art. 93 ust. 3 Traktatu.

(12) Parlament Europejski oraz Rada powinny przyjąć przed dniem 31 grudnia 1997 r. wymagania obowiązujące dla etapu rozpoczynającego się w 2000 r., na podstawie wniosku, który Komisja musi złożyć najpóźniej w dniu 30 czerwca 1996 r. i który musi zmierzać do zasadniczego zmniejszenia spalin z lekkich pojazdów użytkowych.

(13) Działania mające na celu obniżenie emisji zanieczyszczeń powietrza od 2000 r. muszą tworzyć część zintegrowanego i wielokierunkowego podejścia, łączącego w sobie wszystkie działania mające na celu obniżenie emisji zanieczyszczeń powietrza spowodowanych ruchem na drogach; wszystkie parametry ustalone w art. 4 dyrektywy 94/12/WE są odpowiednie dla wymagań obowiązujących od 2000 r., w przypadku lekkich pojazdów użytkowych należy ustanowić normy tak rygorystyczne, jak te ustanowione dla samochodów osobowych, które wykorzystują technologie obniżające emisję zanieczyszczeń na jednolitym poziomie technicznym, uwzględniając specjalne właściwości lekkich pojazdów użytkowych, a w przypadku pojazdów kategorii N1, klasy II i III, należy rozważyć wszystkie odpowiednie wymagania dotyczące trwałości; Komisja podejmie niezbędną analizę wpływu na środowisko naturalne, aspektów technologicznych i efektywności pod względem kosztów w celu określenia przed końcem czerwca 1996 r. ilościowo określonych celów dla środków wspólnotowych mających zastosowanie od 2000 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ;

#### Artykuł 1

W załączniku I do dyrektywy 70/220/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

#### Artykuł 2

1. Z mocą od dnia 1 października 1996 r. Państwa Członkowskie przyjmują zgodność z wymaganiami dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą, do celów art. 4 ust. 1 i art. 7 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 226 z 3.8.1989, str. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 242 z 30.8.1991, str. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 186 z 28.7.1993, str. 21.

2. Z mocą od dnia 1 stycznia 1997 r. w odniesieniu do pojazdów klasy I i z mocą od dnia 1 stycznia 1998 r. w odniesieniu do pojazdów klasy II i III Państwa Członkowskie nie udzielają już:

— homologacji WE na podstawie art. 4 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG, lub

— krajowej homologacji typu, chyba że przywołane są przepisy art. 8 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG,

w odniesieniu do typu pojazdu z przyczyn odnoszących się do zanieczyszczenia powietrza przez spaliny, jeśli nie jest on zgodny z przepisami dyrektywy 70/220/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą.

3. Z mocą od dnia 1 października 1997 r. w odniesieniu do pojazdów klasy I i z mocą od dnia 1 października 1998 r. w odniesieniu do pojazdów klasy II i III Państwa Członkowskie:

— uznają świadectwa zgodności towarzyszące nowym pojazdom w zastosowaniu dyrektywy 70/156/EWG za nieważne do celów art. 7 ust. 1 tej dyrektywy, oraz

— odmawiają rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów, którym nie towarzyszy świadectwo zgodności zgodnie z dyrektywą 70/156/EWG, chyba że przywołane są przepisy art. 8 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG,

z przyczyn odnoszących się do zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z silników, jeśli nie są spełnione wymagania dyrektywy 70/220/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą.

#### Artykuł 3

Państwa Członkowskie mogą przewidzieć ulgi podatkowe jedynie w odniesieniu do pojazdów silnikowych, które są zgodne z dyrektywą 70/220/EWG zmienioną niniejszą dyrektywą. Takie ulgi podatkowe są zgodne z postanowieniami Traktatu i spełniają następujące warunki:

— stosują się do wszystkich nowych pojazdów oferowanych do sprzedaży na rynku danego Państwa Członkowskiego, które z wyprzedzeniem spełniają wymagania dyrektywy 70/220/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą,

— wygasają w terminie ustanowionym w art. 2 ust. 3 dla obowiązkowego stosowania wartości emisji dla nowych pojazdów silnikowych,

— dla każdego typu pojazdu silnikowego mają wartość znacząco niższą niż dodatkowy koszt urządzeń technicznych przewidzianych w celu zapewnienia zgodności z ustalonymi wartościami oraz koszt ich instalacji w pojeździe.

Komisja powiadamiana jest o wszelkich planach wprowadzenia lub zmiany ulg podatkowych określonych w akapicie pierwszym w terminie pozwalającym jej na przekazanie uwag.

#### Artykuł 4

Parlament Europejski i Rada, stanowiąc na warunkach określonych w Traktacie, decydują o propozycjach przed dniem 31 grudnia 1997 r., które Komisja przedstawi do dnia 30 czerwca 1996 r., w sprawie dalszych etapów ograniczenia, poprzez przyjęcie środków wspólnotowych, zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z pojazdów silnikowych. Środki te stosuje się od 2000 r.

W tych wnioskach Komisja stosuje się do podejścia przedstawionego w art. 4 dyrektywy 94/12/WE.

#### Artykuł 5

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 kwietnia 1997 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

#### Artykuł 6

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

#### Artykuł 7

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 października 1996 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

K. HÄNSCH  
Przewodniczący

W imieniu Rady

P. RABBITTE  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK

## Zmiany w załącznikach do dyrektywy 70/220/EWG zmienionej dyrektywą 93/59/EWG

W tabeli pkt 5.3.1.4 otrzymuje brzmienie:

Kategoria/klasa pojazdu		Wartości graniczne					
		Masa odniesienia RW (kg)	Masa tlenku węgla $L_1$ (g/km)		Łączna masa węglowodorów i tlenków azotu $L_2$ (g/km)		Masa cząstek stałych $L_3$ (g/km)
Kategoria	Klasa		Benzyna	Olej napędowy	Benzyna	Olej napędowy <sup>(1)</sup>	Olej napędowy <sup>1</sup>
M <sup>(2)</sup>	—	wszystkie	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N <sub>1</sub> <sup>(3)</sup>	I	RW ≤ 1250	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
	II	1250 < RW ≤ 1700	4,0	1,25	0,6	1,0	0,12
	III	1700 < RW	5,0	1,5	0,7	1,2	0,17

<sup>(1)</sup> Do dnia 30 września 1999 r., w przypadku pojazdów wyposażonych w silniki Diesla z wtryskiem bezpośrednim, wartości graniczne  $L_2$  i  $L_3$  wynoszą:

	$L_2$	$L_3$
— kategoria M <sup>(2)</sup> i N <sub>1</sub> <sup>(3)</sup> klasa I:	0,9	0,10
— kategoria N <sub>1</sub> <sup>(3)</sup> klasa II:	1,3	0,14
— kategoria N <sub>1</sub> <sup>(3)</sup> klasa III:	1,6	0,20

<sup>(2)</sup> Wyjątek:

- pojazdy przeznaczone do przewozu więcej niż sześciu osób łącznie z kierowcą,
- pojazdy, których masa maksymalna przekracza 2500 kg.

<sup>(3)</sup> Oraz te kategorie M samochodów, które są wyszczególnione w przypisie <sup>(2)</sup>.