



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 16.12.1994
KOM(94) 558 slutlig

94/0286 (COD)

Förslag till

EUROPAPALAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om
åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon

(framlagt av Kommissionen)

EXPLANATORY MEMORANDUM

SUMMARY

The present proposal aims at aligning the standards for the light commercial and assimilated vehicles covered by the scope of this Directive to the same level of severity as those established by Directive 94/12/EC for passenger cars.

For this next stage of light commercial vehicle emission standards, it is proposed to maintain the present classification of the vehicles concerned, based on their reference mass.

The limit values proposed for Class I are those of Directive 94/12/EC for passenger cars. The limit values for Classes II and III represent the same level of severity as those for Class I taking account of the technical specificities of the vehicles falling in those two classes.

No new specific provisions are proposed in relation to the test conditions of the so-called low-powered vehicles. Instead, it is proposed that a 2-year lead time be granted until existing vehicle types, approved before the implementation of this Directive, have to comply with the provisions of the present Directive.

1. BACKGROUND

Directive 93/59/EEC of 28 June 1993, amending Directive 70/220/EEC relating to measures to be taken against air pollution by emissions from motor vehicles, established severe European standards for light commercial vehicles and assimilated vehicles for the transport of persons⁽¹⁾. These standards have the same level of severity as the standards established by Directive 91/441/EEC for cars⁽²⁾.

Article 4 of Directive 93/59/EEC committed the Commission to submit before 31 December 1993 a proposal for a further reduction of its limit values on which the Council was to decide by 31 December 1994. This timetable has slipped due to the uncertainties regarding the adoption of the Directive to reduce emissions from 1996/97, with which light commercial vehicle emission limit values are linked. With the adoption of the car emissions Directive (94/12/EC) on 23 March 1994⁽³⁾, the way is now open to make new proposals to the emission limit values of light commercial vehicles.

⁽¹⁾ The vehicles covered by the Directive are light commercial vehicles with a maximum permissible mass not exceeding 3 500 kg (international category N1 and assimilated vehicles for the transport of persons (international category M), i.e. vehicles with a passenger capacity of more than 6 and/or having a maximum permissible mass exceeding 2 500 kg.

⁽²⁾ Directive 91/441/EEC covers vehicles having a passenger capacity of not more than 6 and a maximum permissible mass not exceeding 2 500 kg.

⁽³⁾ Directive 94/12/EC of the European Parliament and the Council of 23 March 1994 (OJ No L 100, 19.4.1994, p. 42).

With Directive 70/156/EEC, as last amended by Directive 93/81/EEC, the Community considered that the completion of the internal market in the field of the motor vehicles required the implementation in each Member State of a type-approval procedure which would gradually be replaced by a single Community type-approval procedure; this would not allow Member States to apply different rules for the type-approval and the registration of new vehicles as is the case with the harmonized procedures. It is within the exclusive competence of the Community to adapt these rules to technological progress, by means of directives according to general prescriptions and the regulatory approach established in directive 70/156/EEC, as well as the additional methods which appear in the separate directives.

2. ISSUES EXAMINED IN THE PROPOSAL

This Proposal has been prepared by the Commission, like all its proposals in this field in the last years, following consultations with its expert group on motor vehicle emissions (MVEG) where the interested national administrations, industrial, environment and consumer organizations are represented. This group examined, in particular, the question of the potential for complying with more stringent emission standards of the petrol and diesel engine types used in the vehicle category concerned. In addition the group addressed three other issues as follows:

- A recital of Directive 93/59/EEC invited the Commission to consider, subject to appropriate technical evaluation, whether the vehicle categories II and III, could be amalgamated.
- The same recital invites consideration of whether specific limit values for the control of production conformity (COP) should be deleted.
- The Council also invited the Commission to take account in its proposals of the actual driving conditions of low-powered vehicles, defined by a power-to-weight ratio of not more than 30 kW/t and a maximum speed not exceeding 130 km/h ("Panda cycle") in light of the Council's decision to abolish the specific test cycle conceived for such vehicles with effect from 1 January 1996 for Class I vehicles and from 1 January 1997 for Classes II and III.

The results of the expert consultations allow the Commission to draw the following conclusions:

3. PROPOSALS

3.1. Limit values

The European industry has the technology available for the vehicle categories concerned by this proposal to comply with emission standards of the same stringency as those applicable to passenger cars from 1996/97, due account being taken of the vehicle category.

Thus, for vehicles which are powered by petrol engines, the closed-loop three-way catalyst technology can be adapted. On diesel engines the same improvements of the combustion and injection systems can be effected as on passenger car engines.

The vehicles of Class I can comply with the limit values established by Directive 94/12/EC for passenger cars, those limit values being considered at least as severe as the present U.S. standards. The equivalence of limit values of Class I vehicles with those for cars was established in Directive 93/59/EEC.

As to vehicle Classes II and III, the technical reasons justifying differentiated limit values for different vehicle classes as set out in Directive 93/59/EEC remain valid. The vehicles concerned generally have, due to the use for which they are intended, a different layout of their power train and a different body shape affecting their aerodynamic drag as compared to passenger cars. Therefore, their emissions are higher than those of comparable passenger cars using the same emission control technology, when measured under identical test conditions. This fact has been taken into account in fixing the limit values to which such vehicles will be submitted.

In its proposals the Commission has also taken into account the fact that the limit values of the years 1996/97 have to be achieved with the existing fuel quality. Unlike the US situation, improved fuels will not become generally available in Europe by these dates. The interconnection between fuel quality and engine emissions, especially important for diesel emissions, has become subject of the "European Programme on Emissions, Fuels and Engine technology" (EPEFE) which is currently carried out by the European automobile and petrol industries at the request of the Commission. However it is unlikely that this programme will yield conclusive results before early 1995. In any event a certain lead time will be required before the production of "cleaner" fuels could be assured by the industry.

3.2. Classification

The classification established by Directive 93/59/EEC takes account of the quite heterogeneous character of the vehicles covered in the Directive which, as far as their engines and power trains are concerned, include vehicles derived from passenger cars and vehicles derived from heavier commercial vehicles. For this reason the vehicles have been divided into three classes according to their "reference mass", i.e. approximately the mass of the unladen vehicle in running order. Such a classification is also used in the emission regulations of the USA and corresponds to the current practice of the European automobile industry.

The assessment of the existing technical data has shown no evidence that for the next stage of the European emission requirements for light commercial vehicles, the present classification should be replaced by two categories, Class I and a merger of Classes II and III.

The classification should, however, be kept under review for the longer term, notably in the context of the global revision of the EC emission regulations for the whole range of light vehicles intended for the year 2000.

3.3. Control of Production conformity

The deletion of the tolerances for COP control was considered to be satisfied by the solution found for passenger cars relying on a revised statistical procedure, which in the meantime has been adopted with the recent Directive 94/12/EC. This new procedure applies also to light commercial and assimilated vehicles and allows to omit the specific COP limit values in the present proposal.

3.4. Test conditions for low-powered vehicles

An assessment of the actual driving patterns of the light commercial vehicles covered by Directive 93/59/EEC yielded no conclusive arguments in favour of an alternative technical solution to replace the test cycle with reduced maximum speed ("Panda cycle") which had been specifically conceived for such vehicles, but which Council has abolished with effect from 1 January 1996 for Class I and from 1 January 1997 for Classes II and III.

The experts consulted were divided on the need for exceptional provisions for low-powered vehicles. The Commission proposes, therefore, not to establish such provisions in the framework of this next stage of European emission standards for light commercial vehicles, but instead to provide a sufficient lead time to allow industry to adapt the vehicles currently produced and approved which make use of the provisions for low-powered vehicles.

4. FISCAL INCENTIVES

In the discussions on the appropriate framework for granting fiscal incentives to encourage the early application of new lower limit values which took place in the context of the Directive on car emissions (94/12/EC), a fair and balanced compromise was reached which will allow Member States to grant such incentives within strict parameters whilst ensuring at the same time that the incentives will be granted fully in accordance with Community law and that the Commission will be informed in sufficient time to submit its observations on any Member State programme. It is proposed that this same formula is applied in the context of the new Directive on light commercial vehicles.

5. STAGE 2000

It is proposed that the Commission be mandated to submit new proposals aimed at achieving a further reduction of emissions from light commercial vehicles by June 1996. These proposals should be modelled on the multi-faceted approach to reducing emissions outlined in Article 4 of Directive 94/12/EC.

6. CONCLUSION

The objective of this proposal is to reduce the polluting emissions from the light commercial, and similar vehicles to a level as strict as for passenger cars and according to a timescale as rapid as for those vehicles. In view of the short interval between the proposed stage of severity and the later stage envisaged as from the year 2000, it is important that this proposal is adopted in the shortest possible time.

Förslag till gemensamt
DIREKTIV FRÅN EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET
om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas
lagstiftning om
åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 100a i detta,

med beaktande av kommissionens förslag¹,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

enligt förfarandet i artikel 189b i fördraget, och

med beaktande av följande:

Det bör vidtas åtgärder inom ramen för den inre marknaden. Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser, där fri rörlighet för varor, människor, tjänster och kapital är säkerställd.

Enligt Europeiska gemenskapens första åtgärdsprogram om skyddet för miljön³, vilket antogs av rådet den 22 november 1973, borde de senaste vetenskapliga rönen beaktas vid bekämpningen av luftföroreningar orsakade av avgaser från motordrivna fordon och tidigare antagna direktiv ändras för att ta hänsyn till detta. Enligt det femte åtgärdsprogrammet, som till sitt allmänna synsätt antogs genom rådets resolution av den 1 februari 1993⁴, skall det göras ytterligare insatser i avsikt att få till stånd en betydande sänkning av den mängd föroreningar som för närvarande släpps ut från motordrivna fordon.

Målet att minska den mängd föroreningar som släpps ut från motordrivna fordon och att upprätta en väl fungerande inre marknad för fordon kan inte till fullo uppnås av medlemsstaterna var för sig, utan bör i stället eftersträvas genom en tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening orsakad av motordrivna fordon.

¹ EGT nr

² EGT nr C 201, 26.7.1993, s. 9.

³ EGT nr C 112, 20.12.1973, s. 1.

⁴ EGT nr C 138, 17.5.1993, s. 1.

Det är erkänt att transportutvecklingen i gemenskapen har medfört stora belastningar på miljön. Flera officiella beräkningar av trafiktäthetens ökning har visat sig ligga lägre än de verkliga siffrorna. Därför bör det fastställas stränga utsläppsnormer för alla motordrivna fordon.

Kommissionen har antagit ett europeiskt program om utsläpp, bränslen och motorteknik benämnt EPEFE. Syftet med det programmet är att säkerställa att framtida förslag till direktiv om avgasföroreningar eftersträvar de lösningar som är bäst för såväl konsument som ekonomi. Programmet behandlar de föroreningar som släpps ut från fordon samt de bränslen som driver dessa.

70/156 I rådets direktiv 70/220/EEG⁵, senast ändrat genom direktiv 94/12/EEG⁶, behandlas de åtgärder som skall vidtas mot luftförorening genom avgaser från motordrivna fordon, och det är ett av de särdirektiv som bygger på det förfarande för typgodkännande som fastställs i rådets direktiv 70/167/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁷, senast ändrat genom kommissionens direktiv 93/81/EEG⁸.

I direktiv 70/220/EEG fastställs gränsvärdena för utsläpp av kolmonoxid och oförbrända kolväten från motorerna i sådana fordon. Av dessa gränsvärden skedde först en sänkning genom direktiv 74/290/EEG⁹ och, i enlighet med kommissionens direktiv 77/102/EEG¹⁰, en komplettering med gränsvärden för utsläpp av kväveoxider. Gränsvärdena för de tre typerna av föroreningar sänktes successivt genom kommissionens direktiv 78/665/EEG¹¹ samt rådets direktiv 83/351/EEG¹² och 88/76/EEG¹³. Genom direktiv 88/436/EEG¹⁴ infördes gränsvärden för utsläpp av partikelformiga föroreningar från dieselmotorer. För utsläpp av gasformiga föroreningar från fordon vars motor har en cylindervolym under 1.400 cm³ infördes strängare europeiska normer genom direktiv 89/458/EEG¹⁵. På grundval av ett förbättrat europeiskt provförfarande som bland annat omfattar en körcykel utom tätort har de normerna utökats till att omfatta alla personbilar oberoende av

⁵ EGT nr L 76, 6.4.1970, s. 1.

⁶ EGT nr L 100, 19.4.1994, s. 42.

⁷ EGT nr L 42, 23.2.1970, s. 1.

⁸ EGT nr L 264, 23.10.1993, s. 49.

⁹ EGT nr L 159, 15.6.1974, s. 61.

¹⁰ EGT nr L 32, 3.2.1977, s. 32.

¹¹ EGT nr L 223, 14.8.1978, s. 48.

¹² EGT nr L 197, 20.7.1983, s. 1.

¹³ EGT nr L 36, 9.2.1988, s. 1.

¹⁴ EGT nr L 214, 6.8.1988, s. 1.

¹⁵ EGT nr L 226, 3.8.1989, s. 1.

cylindervolym. Genom direktiv 91/441/EEG¹⁶ infördes krav avseende utsläpp genom avdunstning och krav på hållbarhet för fordonskomponenter som har samband med utsläpp, liksom strängare normer för partikelformiga föroreningar från fordon med dieselmotor. Personbilar avsedda för fler än sex passagerare eller med en totalvikt på mer än 2.500 kg samt lätta lastbilar och terrängfordon, vilka omfattas av direktiv 70/220/EEG, har, med beaktande av de särskilda villkoren för sådana fordon, genom direktiv 93/59/EEG¹⁷ varit föremål för lika stränga normer som personbilar. Normerna för personbilar skärptes genom antagandet av direktiv 94/12/EG, varigenom även en ny metod för kontroll av produktionsöverensstämmelsen infördes. Det är nödvändigt att anpassa normerna för lätta lastbilar till dem som gäller för personbilar och att därigenom på nytt göra dem minst lika stränga som de för personbilar.

Det arbete som kommissionen har utfört inom detta område har visat att den bästa teknik som industrin i gemenskapen för närvarande har tillgänglig kan förbättras ytterligare och att lätta lastbilar därigenom skulle kunna klara avsevärt lägre utsläppsgränser. Eftersom den ändrade metoden för provtagning och statistisk utvärdering inte medger några toleranser för sådana gränsvärden som fastställts när direktiv 70/220/EEG tillämpats i tidigare skeden, kommer de föreslagna normerna att gälla för såväl godkännandet av nya fordonstyper som kontrollen av produktionsöverensstämmelse.

Kommissionen har undersökt möjligheten av att slå ihop fordonsklass 2 och 3 och har beaktat de verkliga förhållanden under vilka lätta lastbilar körs i trafik inom och utom tätort samt de fordonens särskilda egenskaper.

Det bör vara tillåtet för medlemsstaterna att med skattelättnader uppmuntra introduktionen av fordon som uppfyller de krav som har antagits på gemenskapsnivå. Sådana skattelättnader bör vara förenliga med bestämmelserna i fördraget samt uppfylla vissa villkor avsedda att undvika störningar på den inre marknaden. Bestämmelserna i det här direktivet påverkar inte medlemsstaternas rätt att i beräkningsunderlaget för vägtrafikskatter för motorfordon ta med utsläpp av föroreningar och andra ämnen.

Kravet på föranmälan av detta direktiv påverkar inte anmälningsskyldigheten enligt andra bestämmelser i gemenskapens lagstiftning, särskilt artikel 93.3 i fördraget.

Senast den 30 december 1997 bör rådet på grundval av ett förslag som kommissionen skall lämna senast den 30 juni 1996 besluta om kraven för den fas som inleds år 2000. Målsättningen med förslaget skall vara en betydande minskning av utsläppen från lätta lastbilar.

¹⁶ EGT nr L 242, 30.8.1991, s. 1.

¹⁷ EGT nr L 186, 28.7.1993, s. 21.

Åtgärderna för att minska avgasutsläppen år 2000 måste ingå i en mångfasetterad ansats som omfattar samtliga åtgärder avsedda att minska den luftförorening som beror på vägtrafiken. I artikel 4 i direktiv 94/12/EG anges de parametrar som anses påverka denna typ av förorening på ett avgörande sätt. Kommissionen kommer att genomföra den analys av miljö-, teknik- och kostnadseffektivitetsaspekter som är nödvändig för att senast den sista juni 1996 tillhandahålla bestämda mål för gemenskapens åtgärder för år 2000.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga 1 till direktiv 70/220/EEG skall ändras i enlighet med bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

1. Från och med den 1 oktober 1995 skall medlemsstaterna för det ändamål som avses i artikel 4.1 och 7.1 i direktiv 70/156/EEG godta uppfyllandet av de krav som föreskrivs i direktiv 70/220/EEG, ändrat genom detta direktiv.
2. Om kraven i direktiv 70/220/EEG, ändrat genom detta direktiv, inte är uppfyllda får, av skäl som hänför sig till luftförorening genom utsläpp, medlemsstaterna, från och med den 1 januari 1996 för fordon i klass 1 och den 1 januari 1997 för fordon i klass 2 och 3, inte längre bevilja
 - EEG-typgodkännande i enlighet med artikel 4.1 i direktiv 70/156/EEG, eller
 - nationellt typgodkännande, om inte bestämmelserna i artikel 8.2 i direktiv 70/156/EEG åberopas.
3. Om kraven i direktiv 70/220/EEG, ändrat genom detta direktiv, inte är uppfyllda skall, av skäl som hänför sig till luftförorening genom utsläpp, medlemsstaterna, från och med den 1 januari 1997 för fordon i klass 1 och den 1 januari 1998 för fordon i klass 2,
 - betrakta överensstämmelseintyg i enlighet med bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG, vilka åtföljer nya fordon, som ogiltiga vad avser ändamålet i artikel 7.1 i det direktivet, och
 - förbjuda registrering, försäljning och användning första gången av nya fordon som inte åtföljs av ett överensstämmelseintyg i enlighet med bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG, om inte artikel 8.2 i direktiv 70/156/EEG åberopas.

För fordon med ett effekt/vikt-förhållande på högst 30 kW/t¹⁸ och en högsta hastighet på 130 km/h skall de datum som avses i första stycket vara den 1 januari 1998 respektive den 1 januari 1999.

Artikel 3

Medlemsstaterna får endast införa skattelättnader för motordrivna fordon som uppfyller kraven i direktiv 70/220/EEG, ändrat genom detta direktiv. Sådana lättnader skall vara förenliga med bestämmelserna i fördraget samt uppfylla följande villkor:

- De skall gälla för alla nya bilar som bjuds ut till försäljning på marknaden i en medlemsstat, vilka i förtid uppfyller kraven i direktiv 70/220/EEG, ändrat genom detta direktiv.
- De skall upphöra samtidigt som de utsläppsvärden för nya motorfordon som fastställs i artikel 2.3 blir obligatoriska.
- De skall för varje typ av motorfordon vara lägre än den extra kostnaden för de tekniska anordningar som införts för att säkerställa att de fastställda värdena inte överskrids samt för installationen av dessa på fordonet.

Kommissionen skall underrättas om planer på att införa eller ändra sådana skattelättnader som avses i första stycket i så god tid att den kan lämna sina synpunkter.

Artikel 4

Före den 31 december 1997 skall rådet, i enlighet med villkoren i fördraget och på förslag från kommissionen, vilket skall överlämnas före den 30 juni 1996, besluta om bestämmelser för nästa fas av gemenskapens åtgärder mot luftförorening genom avgaser från sådana motorfordon som omfattas av detta direktiv. Bestämmelserna skall tillämpas från och med år 2000.

Kommissionen skall i dessa förslag tillämpa det synsätt som beskrivs i artikel 4 i direktiv 94/12/EG.

Artikel 5

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 1 oktober 1995. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

¹⁸ Baserat på den tekniskt tillåtna totalvikt som tillverkaren uppger.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 6

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Artikel 7

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

ÄNDRINGAR I BILAGORNA TILL DIREKTIV 70/220/EEG, ÄNDRAD GENOM DIREKTIV 93/59/EEG

Tabellen i avsnitt 5.3.1.4 skall ersättas av följande tabell:

Fordonets kategori/klass		Gränsvärden					
		Referensvikt RW (kg)	Mängd kolmonoxid		Sammanlagd mängd kolväten och kväveoxider		Mängd partiklar
			L ₁ (g/km)		L ₂ (g/km)		L ₃ (g/km)
kategori	klass		Bensin	Diesel	Bensin	Diesel	Diesel ¹
M ²⁰	-	alla	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N1 ²¹	1	RW ≤ 1.250	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
	2	1.250 < RW ≤ 1700	4,0	1,25	0,7	1,1	0,14
	3	1.700 < RW	5,0	1,5	0,8	1,3	0,20

¹⁹ För fordon som har *dieselmotorer med direktinsprutning* skall gränsvärdena L₂ och L₃ vara följande fram till den 30 september 1999:

	L ₂	L ₃
- Kategori M ² och N1 ³ , klass 1	0,9	0,10
- Kategori N1 ³ , klass 2	1,4	0,19
- Kategori N1 ³ , klass 3	1,7	0,25

²⁰ Dock inte

- fordon avsedda för fler än sex passagerare inklusive föraren,
- fordon med en totalvikt på mer än 2.500 kg.

²¹ Samt de fordon i kategori M som anges i fotnot 2.

KOM(94) 558 slutlig

DOKUMENT

SV

14 06

Katalognummer : CB-CO-94-602-SV-C

ISBN 92-77-94377-7