

ДИРЕКТИВА 93/59/ЕИО НА СЪВЕТА

от 28 юни 1993 година

за изменение на Директива 70/220/ЕИО за сближаване на законодателството на държавите-членки относно мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните превозни средства

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската икономическа общност и в частност член 100а,

като взе предвид предложението на Комисията (1),

в сътрудничество с Европейския парламент (2),

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет (3),

като има предвид необходимостта от приемането на мерки в рамките на вътрешния пазар; като има предвид, че вътрешният пазар представлява пространство без вътрешни граници, в което е гарантирано свободното движение на стоки, лица, услуги и капитали;

като има предвид, че Първата програма за действие на Европейските общности за опазване на околната среда, одобрена от Съвета на 22 ноември 1973 г. (4), призовава да се отчитат най-новите научни постижения в борбата срещу замърсяването на атмосферата, причинявано от емисиите на газове от моторните превозни средства, и съответно да се внесат изменения и допълнения към вече приетите директиви; като има предвид, че Третата програма за действие, одобрена от Съвета на 7 февруари 1983 г. (5), предвижда да се положат допълнителни усилия за значително намаляване на сегашното ниво на емисии на замърсители от моторните превозни средства;

като има предвид, че Директива 70/220/ЕИО (6) е една от специалните директиви на процедурата за типово одобрение на ЕИО, въведена с Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки относно типовото одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета (7);

(1) ОВ С 100, 22.4.1992 г., стр. 7.

(2) ОВ С 305, 23.11.1992 г., стр. 120 и ОВ, С 176, 28.6.1993 г.

(3) ОВ С 313, 30.11.1992 г., стр. 11.

(4) ОВ С 112, 20.12.1973 г., стр. 1.

(5) ОВ С 46, 17.2.1983 г., стр. 1.

(6) ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 91/441/ЕИО (ОВ, L 242, 30.8.1991 г., стр. 1).

(7) ОВ, L 42, 23.2.1970 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 92/53/ЕИО (ОВ, L 225, 10.8.1992 г., стр. 1).

като има предвид, че Директива 70/220/ЕИО определя пределните стойности за емисиите на въглероден окис и неизгорял въглеродород от двигателите на тези превозни средства; като има предвид, че тези пределни стойности са понижени за първи път с Директива 74/290/ЕИО ⁽⁸⁾ и допълнени, в съответствие с Директива 77/102/ЕИО ⁽⁹⁾, с пределни стойности за допустимите емисии на азотни окиси; като има предвид, че пределните стойности за тези три типа замърсяване последователно са понижавани с Директиви 78/665/ЕИО ⁽¹⁰⁾, 83/351/ЕИО ⁽¹¹⁾ и 88/76/ЕИО ⁽¹²⁾, че с Директива 88/436/ЕИО ⁽¹³⁾ са въведени пределни стойности за емисиите на механични замърсители от дизеловите двигатели, а с Директива 88/458/ЕИО ⁽¹⁴⁾ са въведени по-строги европейски стандарти за емисиите на газови замърсители от автомобили до 1 400 см³; като има предвид, че въз основа на подобрената европейска процедура за изпитване, включваща извънградски цикъл на шофиране, обхватът на тези стандарти е разширен и включва всички леки автомобили, независимо от мощността на техните двигатели, и, че с Директива 91/441/ЕИО са въведени изисквания за изпарителните емисии и за устойчивостта на свързаните с емисиите компоненти на превозните средства, както и по-строги стандарти за емисиите на механично замърсяване от автомобили, оборудвани с дизелови двигатели;

като има предвид, че строгите европейски стандарти се прилагат единствено за леките автомобили, проектирани да превозват най-много шест пътника и чиято максимална маса е не повече от 2 500 кг; като има предвид, че преходните разпоредби за превозните средства от други категории, предмет на Директива 70/220/ЕИО, в частност лекотоварните превозни средства, не предвиждат толкова строги стандарти;

като има предвид, че въздействието на по-строгите стандарти върху околната среда значително би се увеличило и ускорило, ако държавите-членки предоставят данъчни облекчения за закупуването на нови превозни средства, които предварително отговарят на стандартите, определени в настоящата директива;

като има предвид, че по общо мнение бъдещото развитие на транспорта в Общността ще се придружава от нарастване на замърсяването на околната среда; като има предвид, че досега действителното развитие надвишава официалните прогнози за увеличаване интензивността на движението по пътищата; като има предвид, че поради това трябва да се определят много строги стандарти за изпускателните емисии за всички моторни превозни средства;

като има предвид, че провеждането на специални научни изследвания за намаляване на замърсяването на въздуха от моторните превозни средства може да се окаже решаващ фактор за подобряване на конкурентноспособността на европейската автомобилна промишленост;

⁽⁸⁾ ОВ L 159, 15.6.1974 г., стр. 61.

⁽⁹⁾ ОВ L 32, 3.2.1977 г., стр. 32.

⁽¹⁰⁾ ОВ L 223, 14.8.1978 г., стр. 48.

⁽¹¹⁾ ОВ L 197, 20.7.1983 г., стр. 1.

⁽¹²⁾ ОВ L 36, 9.2.1988 г., стр. 1.

⁽¹³⁾ ОВ L 214, 6.8.1988 г., стр. 1.

⁽¹⁴⁾ ОВ L 226, 3.8.1989 г., стр. 1.

като има предвид, че Комисията има за задача да извършва редовна оценка на последните постижения на научния прогрес, които дават възможност да се понижат допустимите пределни стойности за замърсяването на въздуха от моторните превозни средства и след консултации с Групата по емисии от моторните превозни средства да предлага подходящи мерки за неговото намаляване;

като има предвид, че на следващия етап на намаляване на пределните стойности за лекотоварните превозни средства и с уговорката за подходяща техническа оценка, превозните средства от категории II и III биха могли да се обединят и да се отменят конкретните пределни стойности, които се отнасят за контрола на съответствието на производството;

като има предвид, че работата, извършена от Комисията в тази област, показва, че промишлеността на Общността разполага или е в процес на усъвършенстване на технологии, които позволяват превозните средства, предмет на настоящата директива, да отговарят на също толкова строги стандарти, колкото тези за леките автомобили, като се отчита конкретното състояние на тези превозни средства; като има предвид, че предлаганите стандарти следва да се въведат във възможно най-кратък срок с оглед да се гарантира съгласуваност на мерките, предприети от Комисията, срещу замърсяването на въздуха от движението по пътищата,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Приложения I, III, IV, V и IX към Директива 70/220/ЕИО се изменят и допълват в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Считано от 1 октомври 1993 г., държавите-членки не могат, на основания, свързани със замърсяването на въздуха от емисии:

- да отказват да издават типово одобрение на ЕИО, да издават документа, посочен в член 10, параграф 1, последно тире от Директива 70/156/ЕИО, или национално одобрение за тип моторно превозно средство, или
- да забраняват първоначалното въвеждане в експлоатация на моторни превозни средства,

ако емисиите от този тип моторно превозно средство или от тези превозни средства отговарят на разпоредбите на Директива 70/220/ЕИО, изменена и допълнена с настоящата директива.

2. Считано от 1 октомври 1993 г., държавите-членки:

- не могат да издават типово одобрение на ЕИО или документа, който е предвиден в член 10, параграф 1, последно тире от Директива 70/156/ЕИО, за тип моторно превозно средство,
- трябва да отказват да издават национално типово одобрение за тип моторно превозно средство,

чиито емисии не отговарят на изискванията на приложенията към Директива 70/220/ЕИО, изменена и допълнена с настоящата директива.

3. Считано от 1 октомври 1994 г., държавите-членки забраняват първоначалното въвеждане в експлоатация на моторни превозни средства, чиито емисии не отговарят на изискванията на приложенията към Директива 70/220/ЕИО, изменена и допълнена с настоящата директива.

Член 3

Държавите-членки могат да предвиждат данъчни облекчения единствено за моторни превозни средства, които съответстват на разпоредбите на настоящата директива. Тези облекчения трябва да съответстват на разпоредбите на Договора и освен това да отговарят на следните условия:

- те трябва да се отнасят за всички нови превозни средства, които се предлагат за продажба на пазара на държава-членка, и които предварително отговарят на изискванията на настоящата директива,
- техният срок изтича на датите, определени в член 2, параграф 3, за задължително влизане в сила на емисионните стойности за новите превозни средства,
- тяхната стойност, за всеки тип превозно средство, е значително по-ниска от действителните разходи за оборудването, монтирано с оглед спазване на определените стойности, и за неговото монтиране на превозното средство.

Комисията се уведомява своевременно за всички планове за въвеждане или за изменение и допълнение на данъчните облекчения, посочени в първа алинея, за да може да представи своите възражения.

Член 4

Съветът, като действа в съответствие с условията, предвидени в Договора, разрешава, най-късно до 31 декември 1994 г., по предложение, което Комисията ще представи най-късно до 31 декември 1993 г., ново намаляване на пределните стойности.

Намалените пределни стойности не се прилагат преди 1 януари 1996 г. за новите типови одобрения на превозни средства от категория I и преди 1 януари 1997 г. за превозните средства от категории II и III, съгласно посоченото в таблицата в точка 5.3.1.4 от Приложение I към Директива 70/220/ЕИО, изменена и допълнена с настоящата директива; те могат да служат като база за данъчни облекчения след приемането на новата директива.

Повишените пределни стойности за контрол на производството (съгласно посоченото в таблицата в точка 7.1.1 от Приложение I) престават да се прилагат, считано от датите за прилагане на намалените пределни стойности, определени във втора алинея.

Член 5

1. Държавите-членки въвеждат в сила необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби за спазване на настоящата директива най-късно до 30 септември 1993 г. Те незабавно уведомяват за това Комисията.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, последните съдържат позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им обнародване. Условията и редът на това позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки представят на Комисията текста на основните разпоредби от националното право, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 6

Държавите-членки са адресати на настоящата директива.

Съставено в Люксембург на 28 юни 1993 година

За Съвета:

Председател

С. АУКЕН

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПЪЛНЕНИЯ НА ПРИЛОЖЕНИЯТА КЪМ ДИРЕКТИВА 70/220/ЕИО

ПРИЛОЖЕНИЕ I

1. Точка 5.2.1 се заменя със следното:

“5.2.1. Превозните средства с двигатели с принудително запалване трябва да бъдат подлагани на следните изпитвания:

- Тип I: (симулиране на средното ниво на емисии от ауспуха след пускане в ход на студен двигател)
- Тип II: (емисии от въглероден окис при работа на двигателя на празен ход)
- Тип III: (емисия на газове от картера)
- Тип IV: (изпарителни емисии)
- Тип V: (устойчивост на устройствата против замърсяване)”

2. Точка 5.2.2 се заличава.

3. Точка 5.2.3 гласи, както следва:

“5.2.3. Превозните средства с двигатели с компресионно запалване трябва да бъдат подлагани на следните изпитвания:

- Тип I: (симулиране на средното ниво на емисии от ауспуха след пускане в ход на студен двигател)
- Тип V: (устойчивост на устройствата против замърсяване).”

4. Точка 5.2.4. се заличава.

5. Таблица 1.5.2. се заменя със следната нова таблица:

“Таблица 1.5.2

Различни начини за типово одобрение и неговото разширяване

Изпитване за типово одобрение	Превозни средства с двигатели с принудително запалване от категории М и N	Превозни средства с двигатели с компресионно запалване от категории M ₁ и N ₁
Тип I	Да (маса ≤ 3,5 т)	Да (маса ≤ 3,5 т)
Тип II	Да (маса > 3,5 т)	–
Тип III	Да	–
Тип IV	Да (маса ≤ 3,5 т)	–
Тип V	Да (маса ≤ 3,5 т)	Да (маса ≤ 3,5 т)
Условия за разширяване	Точка 6	- Точка 6 - M ₂ и N ₂ с еталонна маса не повече от 2 840 кг”

6. Точка 5.3.1.2.1. гласи:

“5.3.1.2.1. Изпитване, което продължава общо ... ” (останалата част от параграфа остава непроменена).

7. Точка 5.3.1.2.4. се заличава.

8. Точка 5.3.1.4.:

- Второто изречение гласи, както следва:

“Резултатите се умножават по ... ” (останалата част остава непроменена);

- Таблицата се заменя със следната таблица:

Категория превозно средство		Еталонна маса	“Пределни стойности		
			Маса на въглеродните окиси	Комбинирана маса на въглеводородите и азотните окиси	Маса на механичните замърсители ⁽¹⁾
			L ₁ (г/км)	L ₂ (г/км)	L ₃ (г/км)
M ⁽²⁾		Всички	2,72	0,97	0,14
N ⁽³⁾	Категория I	RW ≤ 1 250	2,72	0,97	0,14
	Категория II	1 250 < RW ≤ 1700	5,17	1,4	0,19
	Категория III	1 700 < RW	6,9	1,7	0,25

⁽¹⁾ За двигатели с компресионно запалване.

⁽²⁾ С изключение на:

- превозни средства, проектирани да превозват повече от 6 пътника, включително водача;
- превозни средства, чиято максимална маса е над 2 500 кг.

⁽³⁾ И превозните средства от категория M, посочени в бележка 2.”

9. Точка 5.3.2.1. гласи, както следва:

“5.3.2.1. Това изпитване се провежда за превозни средства с двигатели с принудително запалване, за които не важи изпитването, посочено в точка 5.3.1.”

10. Точка 5.3.2.2 гласи, както следва:

“5.3.2.2. При провеждане на изпитванията в съответствие с Приложение IV, обемното съдържание на въглероден окис в изпускните отработени газове, при работа на двигателя на празен ход, не трябва да е повече от 3,5% от стойността, посочена от производителя, и не трябва да е повече от 4,5% в рамките на стойностите, посочени в това приложение.”

11. Точка 5.3.4.1. гласи, както следва:

“5.3.4.1. Това изпитване трябва да се провежда за всички превозни средства, посочени в точка 1, с изключение на превозните средства с двигател с компресионно запалване.”

12. В точка 5.3.5.1, първото изречение гласи, както следва:

“5.3.5.1. Това изпитване трябва да се провежда за всички превозни средства, посочени в точка 1, за които важи изпитването, определено в точка 5.3.1” (останалата част остава непроменена).

13. Точка 6.1.1 гласи, както следва:

“6.1.1. Типове превозни средства с различни еталонни маси.

6.1.1.1. Одобрението, издадено за даден тип превозно средство, може да се разшири и да включва само типове превозни средства с еталонна маса, която изисква да се използва следващата по-висока еквивалентна инерция или всяка по-ниска еквивалентна инерция.

6.1.1.2. При превозни средства от категория N_1 и превозни средства от категория M, посочени в бележка 2 на точка 5.3.1.4, ако еталонната маса на типа превозно средство, за което се иска разширяване на одобрението, изисква използването на маховик с еквивалентна инерция, по-ниска от използваната за вече одобрения тип превозно средство, разрешава се разширяване на одобрението, ако масите на получените замърсители от вече одобреното превозно средство са в границите, предписани за превозното средство, за което се иска разширяване на одобрението.”

14. В точка 7.1.1, таблицата се заменя със следната таблица:

Категория превозно средство	Еталонна маса	“Пределни стойности		
		Маса на въглеродни те окиси	Комбинирана маса на въглеродород ите и азотните окиси	Маса на механичните замърсители (¹)
	RW (в кг)	L ₁ (г/км)	L ₂ (г/км)	L ₃ (г/км)
M(²)	Всички	3,16	1,13	0,18
N ₁ (³)	RW ≤ 1 250	3,16	1,13	0,18
	1 250 < RW ≤ 1700	6,0	1,6	0,22
	1 700 < RW	8,0	2,0	0,29

(¹) За двигатели с компресионно запалване.

(²) Виж бележка 2 в точка 5.3.1.4.

(³) Виж бележка 2 в точка 5.3.1.4.

15. Точка 8:

- точка 8.1 се заличава;

- В точка 8.2, второто тире гласи, както следва:

“разпоредбите за превозните средства от категория M₁ (²), оборудвани с двигатели с принудително запалване, с капацитет над два литра, предвидени в Приложение I към Директива 70/220/ЕИО, изменена и допълнена с Директива 88/76/ЕИО”;

- Точка 8.3 гласи, както следва:

“За превозните средства от категория M₁ (²) до 1 юли 1994 г. за типово одобрение, и до 31 декември 1994 г. за първоначалното въвеждане в експлоатация, и

за превозните средства от категория N₁ (³) до 1 октомври 1994 г. за типово одобрение и до 1 октомври 1995 г. за първоначалното въвеждане в експлоатация,

пределните стойности за комбинираната маса на въглеродородите и азотните окиси и за масата на механичните замърсители от превозните средства, оборудвани с двигатели с компресионно запалване от директно инжекционен тип, са стойностите, които се получават чрез умножаване на стойностите L₂ и L₃ в таблици 5.3.1.4 (типово одобрение) и 7.1.1.1 (проверка за съответствие) по коефициент 1,4.

(²) Виж бележка (²) в точка 5.3.1.4.

(³) Виж бележка (³) в точка 5.3.1.4.”

ПРИЛОЖЕНИЕ III

16. Точка 2.3.1:

- Параграф втори се заменя със следните три параграфа:

“За превозните средства от категория М (²) с максимална мощност на двигателя под или равна на 30 kw и с максимална скорост, която не надвишава 130 км/час, максималната скорост на извънградския цикъл (Втора част). се ограничава на 90 км/час до 1 юли 1994 г.

За превозните средства от категория N₁ (³) със съотношение сила-тегло под или равно на 30 kw/t (⁴) и с максимална скорост, която не надвишава 130 км/час, максималната скорост на извънградския цикъл (Втора част) се ограничава на 90 км/ч до 1 януари 1996 г. за превозните средства от категория I и до 1 януари 1997 г. за превозните средства от категории II и III.

След тези дати превозните средства, които не могат да достигнат ускорението и максималната скорост, които се изискват за работния цикъл, трябва да се управляват с натиснато докрай устройство за управление на ускорителя, докато отново достигнат изискваната работна крива. Отклоненията от работния цикъл се отбелязват в протокола за изпитването.

(²) Виж бележка 2 в точка 5.3.1.4 от Приложение I.

(³) Виж бележка 3 в точка 5.3.1.4 от Приложение I.

(⁴) Технически допустима маса в натоварено състояние, заявена от производителя.”

17. Точка 7.1 гласи, както следва:

“7.1. Вземане на проба

Вземането на проба започва в началото на първия основен градски цикъл, както е определено в точка 6.2.2, и завършва в края на последния период на работа на празен ход по време на извънградския цикъл (Втора част).”

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

18. Точка 2.2 гласи, както следва:

“2.2. По време на изпитването температурата на околната среда трябва да бъде между 293 и 303 K (20 и 30 °C).

Двигателят се загрява, докато температурата на всички охлаждащи и смазващи механизми и налягането в смазващите механизми се уравни.

19. Точка 2.5.2.1 гласи, както следва:

“2.5.2.1. Най-напред се извършва измерване при стойностите, зададени в съответствие с условията, определени от производителя.”

ПРИЛОЖЕНИЕ V

20. Точка 2.1 гласи, както следва:

“2.1. Изпитването тип III се провежда на превозно средство с двигател с принудително запалване, който е бил подложен на изпитване тип I или тип III, в зависимост от случая.”

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

21. ЧАСТ II

Точка 1.5 се заличава.