

bron :

Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen

PB C351 van 19/11/97

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 40/97

door de Raad vastgesteld op 7 oktober 1997

**met het oog op de aanneming van Richtlijn 97/.../EG van het Europees
Parlement en de Raad**

**van ... met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door
emissies van**

motorvoertuigen en tot wijziging Van Richtlijn 70/220/EEG van de Raad

(97/C 351/02)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie (1),

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité (2),

Overeenkomstig de procedure van artikel 189 B van het Verdrag (3),

1. Overwegende dat maatregelen in het kader van de interne markt dienen te worden vastgesteld;

2. Overwegende dat in het eerste actieprogramma van de Europese Gemeenschap inzake het milieu (4), waaraan de Raad op 22 november 1973 zijn goedkeuring heeft gehecht, werd verlangd rekening te houden met de laatste vorderingen op wetenschappelijk gebied in de strijd tegen, de luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen en de reeds vastgestelde richtlijnen in deze zin aan te passen; dat overeenkomstig het vijfde actieprogramma, waarvan de algemene benadering door de Raad bij zijn resolutie van 1 februari 1993 (5) is goedgekeurd, met het oog op een aanzienlijke verlaging van het huidige niveau van emissies van verontreinigende stoffen door motorvoertuigen, extra inspanningen dienen te worden geleverd; dat dit vijfde programma tevens streefwaarden vaststelt voor de beperking van de emissie van verschillende verontreinigende stoffen met dien verstande dat zowel emissies van mobiele als van vaste bronnen dienen te worden teruggedrongen;

3. Overwegende dat bij Richtlijn 70/220/EEG van de Raad (6) grenswaarden zijn vastgesteld voor de emissies van koolmonoxide en van onverbrande koolwaterstoffen die van motoren van deze voertuigen afkomstig zijn; dat deze grenswaarden voor het eerst bij Richtlijn 74/290/EEG van de Raad (7) zijn verlaagd en overeenkomstig Richtlijn 77/102/EEG van de Commissie (8) zijn aangevuld met grenswaarden voor de toegestane emissie van stikstofdioxiden; dat de grenswaarden voor deze drie soorten verontreinigingen achtereenvolgens zijn verlaagd bij Richtlijn 78/665/EEG van de Commissie (9) en bij de Richtlijnen 83/351/EEG (10) en 88/76/EEG (11) van de Raad; dat bij Richtlijn 88/436/EEG van de Raad (12) grenswaarden voor de emissie van verontreinigende deeltjes door dieselmotoren zijn ingevoerd en bij Richtlijn 89/458/EEG van de Raad (13) strengere Europese normen voor de uitstoot van verontreinigende gassen door auto's met een cilinderinhoud van minder dan 1,4 liter; dat deze normen zijn uitgebreid tot alle personenauto's, ongeacht de cilinderinhoud ervan, op basis van een verbeterde Europese testmethode met een rijcyclus buiten de bebouwde kom; dat voorschriften betreffende de verdampingsemissie en de duurzaamheid van de emissiebeperkende voertuigonderdelen, alsmede strengere normen voor emissies van verontreinigende deeltjes door auto's met een dieselmotor bij Richtlijn 91/441/EEG van de Raad (14) zijn ingevoerd; dat bij Richtlijn 94/12/EG van het Europees Parlement en de Raad, (15) strengere grenswaarden voor alle verontreinigende stoffen zijn ingevoerd, alsmede een wijziging van de controle op de overeenstemming van de productie is aangebracht; dat personenauto's, bestemd voor het vervoer van meer dan zes passagiers of met een maximummassa van meer dan 2 500 kg, lichte bedrijfs- en terreinvoertuigen, die onder het toepassingsgebied van Richtlijn 70/220/EEG vallen, en waarvoor tot dusver minder strenge normen golden, bij Richtlijn

93/59/EEG van de Raad (16) en Richtlijn 96/169/EG van het Europees Parlement en de Raad (17) de specifieke kenmerken van deze voertuigen in acht genomen, aan even strenge normen zijn onderworpen als die welke voor personenauto's gelden;

4. Overwegende dat in artikel 4 van Richtlijn 94/12/EG wordt verlangd dat de Commissie volgens een nieuwe veelzijdige benadering voorstellen doet voor normen die na het jaar 2000 van toepassing zijn en die berusten op een alomvattende evaluering van de kosten en de effectiviteit van de maatregelen die tot doel hebben de vervuiling door het wegverkeer te verminderen; dat het voorstel naast strengere normen voor de emissies van auto's aanvullende maatregelen zoals verbetering van de brandstofkwaliteit en verscherping van de voorschriften van het programma voor keuring en onderhoud van het wagenpark, dient te omvatten; dat het voorstel dient te worden gebaseerd op de vaststelling van luchtkwaliteitscriteria en daarmee samenhangende doelstellingen voor de verlaging van de emissies en op een evaluatie van de kosten en de effectiviteit van elk pakket van maatregelen, waarbij rekening wordt gehouden met de potentiële bijdrage van andere maatregelen zoals het verkeersbeleid, verbetering van het openbaar vervoer in stedelijke gebieden, nieuwe aandrijvingstechnieken en het gebruik van alternatieve brandstoffen;
5. Overwegende dat, teneinde bij te dragen tot de oplossing van het probleem van de luchtvervuiling, een algemene strategie dient te worden toegepast die de technologische, beheers- en belastingaspecten aanvult voor de ontwikkeling van een duurzame mobiliteit, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke kenmerken van de verschillende Europese stadsgebieden;
6. Overwegende dat, teneinde aan de vereisten van genoemd artikel 4 te voldoen, de Commissie zoals is vermeld in haar mededeling een Europees programma inzake luchtkwaliteit, emissies van het wegverkeer, brandstoffen en motortechnologie (het "auto/olieprogramma") ten uitvoer heeft gelegd; dat de Europese auto- en olie-industrie het Epefe-onderzoekprogramma heeft uitgevoerd om de potentiële bijdrage van toekomstige voertuigen en de brandstoffen die deze aandrijven, te bepalen; dat met het auto/olieprogramma en het Epefe-programma ernaar werd gestreefd ervoor zorg te dragen dat voorstellen voor richtlijnen inzake de emissie van vervuilende stoffen de beste oplossingen voor zowel de burgers als de economie beogen; dat een kosten/effectiviteitsstudie in het kader van het auto/olieprogramma, heeft uitgewezen dat een verdere verbetering van de auto-emissietechnologie nodig is om in het jaar 2010 een luchtkwaliteit te bereiken als beschreven in de mededeling van de Commissie inzake het auto/olieprogramma;

7. Overwegende dat verscherping van de aan nieuwe personenauto's gestelde eisen in het kader van Richtlijn 70/220/EEG deel uitmaakt van een coherente algemene strategie van de Gemeenschap waartoe tevens een herziening van de normen voor lichte en voor zware bedrijfsvoertuigen vanaf het jaar 2000, verbetering van motorbrandstoffen en meer nauwkeurige bepaling van de emissiekenmerken van voertuigen in gebruik zullen behoren; dat naast deze maatregelen evenwel, nog bijkomende kostenefficiënte lokale maatregelen vereist zullen zijn om in de meest vervuilde gebieden aan de luchtkwaliteitscriteria te voldoen;
8. Overwegende dat Richtlijn 70/1220/EEG een van de bijzondere richtlijnen is in het kader van de typegoedkeuringsprocedure van Richtlijn 70/1156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (18); dat de beoogde doelstelling, namelijk de vermindering van verontreinigende emissies door motorvoertuigen, niet op afdoende wijze door de lidstaten afzonderlijk kan worden verwezenlijkt en derhalve beter kan worden bereikt door de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot tegen luchtverontreiniging door motorvoertuigen te treffen maatregelen;
9. Overwegende dat vanaf het jaar 2000 van toepassing zijnde verlagingen van de grenswaarden voor proeven van type I, overeenkomend met een verlaging van, respectievelijk, 40 % voor stikstofdioxiden, 40 % voor het totaal aan koolwaterstoffen en 30 % voor koolmonoxide voor personenauto's met benzinemotor, 20 % voor stikstofdioxiden, 20 % voor de gecombineerde waarde van koolwaterstoffen plus stikstofdioxiden, 40 % voor koolmonoxide en 35 % voor vaste deeltjes voor personenauto's met dieselmotor met indirecte inspuiting en 40 % voor stikstofdioxiden, 40 % voor de gecombineerde waarde van koolwaterstoffen plus stikstofdioxiden, 40 % voor koolmonoxide en 50 % voor vaste deeltjes voor personenauto's met dieselmotor met directe inspuiting, naar voren zijn gekomen als essentiële maatregelen om op middellange termijn tot een toereikende luchtkwaliteit te komen; dat deze verlagingen op koolwaterstoffen en stikstofdioxiden zijn toegepast uitgaande van de veronderstelling dat stikstofdioxiden 45 %, respectievelijk 80 % vertegenwoordigen van het gewicht van de gecombineerde waarde die voor personenauto's met benzine- respectievelijk dieselmotor die aan Richtlijn 94/12/EG voldoen, wordt gemeten; dat voor voertuigen met benzinemotoren thans gewoonlijk afzonderlijke grenswaarden worden vastgesteld, teneinde de emissies van beide soorten verontreinigende stoffen te controleren; dat voor dieselmotoren, waarvoor de normen voor Fase 2000 de zwaarste belasting betekenen, een

gecombineerde grenswaarde wordt gehandhaafd om de technische ontwikkeling van toekomstige motoren te vergemakkelijken; dat bij deze verlagingen rekening zal worden gehouden met het effect op de werkelijke emissies, van een eveneens voor de rijcyclus aangenomen wijziging om beter de emissies na een koude start te bepalen ("schrapping van 40 s");

10. Overwegende dat nieuwe bepalingen inzake diagnostische boordsystemen ("on board diagnostics" (OBD)-systemen) dienen te worden ingevoerd om het mogelijk te maken dat een storing van een vervuilingbeperkende voorziening in een voertuig onmiddellijk wordt waargenomen, hetgeen een aanzienlijke verbetering mogelijk maakt van de instandhouding van oorspronkelijke emissiekenmerken van voertuigen in gebruik door middel van periodieke of langs de wegkant uitgevoerde controles; dat OBD-systemen evenwel minder ver ontwikkeld zijn voor voertuigen met dieselmotor en niet voor 2005 op alle dergelijke voertuigen kunnen worden gemonteerd; dat de Commissie passende maatregelen zal nemen om ervoor te zorgen dat de markt voor vervangingsonderdelen voor emissiesystemen door de introductie van OBD-systemen niet ontoegankelijk of minder toegankelijk wordt gemaakt, mits dergelijke vervangingsonderdelen verenigbaar zijn met een doeltreffende werking van het OBD-systeem;
11. Overwegende dat de proef van type IV, waarmee de verdampingsemissies van voertuigen met een vonkontstekingsmotor wordt bepaald, dient te worden verbeterd zodat hiermee de werkelijke verdampingsemissies beter kunnen worden bepaald en deze meer in overeenstemming is met de stand van de meettechnieken;
12. Overwegende dat, teneinde het gedrag van het uitlaatgasreinigingssysteem van elektrische ontstekingsmotoren af te stemmen op de feitelijke omstandigheden van de praktijk, een nieuwe test moet worden ingevoerd om de emissie bij lage temperaturen te meten;
13. Overwegende dat de kenmerken van de referentiebrandstoffen die voor de emissieproeven worden gebruikt, representatief dienen te zijn voor de ontwikkeling van de specificaties van in de handel verkrijgbare brandstoffen naar aanleiding van de wetgeving inzake de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof;
14. Overwegende dat een nieuwe methode om de overeenstemming van de productie van voertuigen in gebruik te controleren als een kostenefficiënte begeleidende maatregel naar voren is gekomen en in de emissierichtlijn wordt opgenomen met het oog op toepassing ervan in 2001;

15. Overwegende dat het de lidstaten dient te worden toegestaan om door middel van fiscale stimuleringsmaatregelen het op de markt brengen van voertuigen die voldoen aan de communautaire voorschriften te versnellen, waarbij dergelijke stimuleringsmaatregelen in overeenstemming moeten zijn met de bepalingen van het Verdrag en moeten voldoen aan bepaalde voorwaarden ter voorkoming van verstoringen van de interne markt; dat deze richtlijn geen afbreuk doet aan het recht van de lidstaten om emissies van verontreinigende en andere stoffen op te nemen in de berekeningsgrondslag voor de motorrijtuigenbelasting;
16. Overwegende dat het noodzakelijk is de vanaf 2005 toe te passen indicatieve grenswaarden vast te stellen die tevens kunnen dienen voor, onder meer, het stimuleren van een vroegtijdige introductie van voertuigen die van de meest geavanceerde emissiebeperkingsuitrusting zijn voorzien; dat belastingfaciliteiten voor voertuigen die aan de voor 2005 geldende indicatieve waarden voldoen pas vanaf 1 januari 2000 zijn toegestaan;
17. Overwegende dat deze indicatieve grenswaarden dienen te worden bekrachtigd of gewijzigd bij een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad op basis van een door de Commissie uiterlijk op 30 juni 1999 in te dienen voorstel; dat de Commissie tegelijkertijd een voorstel zal doen voor een richtlijn betreffende maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van brandstoffen voor het jaar 2005; dat beide richtlijnen in 2005 tegelijkertijd in werking dienen te treden;
18. Overwegende dat de lidstaten maatregelen kunnen treffen ter ondersteuning van een vervroegde vervanging van het bestaande wagenpark door voertuigen met geringe schadelijke uitstoot;
19. Overwegende dat Richtlijn 70/220/EEG dienovereenkomstig moet worden aangepast,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlagen bij Richtlijn 70/220/EEG worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige richtlijn.

Artikel 2

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 6 mogen de lidstaten met ingang van 1

januari 1998 om redenen in verband met luchtverontreiniging door emissies,

- noch de EG-typegoedkeuring overeenkomstig artikel 4, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG, weigeren,
- noch de nationale typegoedkeuring weigeren,
- noch de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van voertuigen,

indien de voertuigen aan de vereisten van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, voldoen.

2. Onverminderd het bepaalde in artikel 5

- mogen de lidstaten de EG-typegoedkeuring overeenkomstig artikel 4, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG niet langer verlenen, en
- weigeren de lidstaten de nationale typegoedkeuring,

met ingang van 1 januari 2000 voor een nieuw type voertuig om redenen in verband met luchtverontreiniging door emissies, bij niet-voldoening van dit voertuig aan de voorschriften van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn.

Voor de proef van type I worden de grenswaarden van rij A van de tabel van punt 5.3.1.4 in bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG gebruikt.

3. Met ingang van 1 januari 2001

- beschouwen de lidstaten certificaten van overeenstemming waarvan nieuwe voertuigen overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG vergezeld gaan, niet langer als geldig voor de doeleinden van artikel 7, lid 1, van die richtlijn, en
- weigeren de lidstaten de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen die niet van een certificaat van overeenstemming overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG vergezeld gaan, om met luchtverontreiniging door emissies verband houdende redenen, in geval van niet-voldoening van de voertuigen aan de voorschriften van Richtlijn, 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn.

Voor de proef van type I worden de grenswaarden van rij A van de tabel van punt 5.3.1.4 van bijlage I van Richtlijn 70/220/EEG gebruikt.

4. Met ingang van 1 januari 2001 beschouwen de lidstaten certificaten van

overeenstemming van voertuigen die zijn goedgekeurd overeenkomstig voetnoot 1 bij de tabel in punt 5.3.1.4. van bijlage I van Richtlijn 70/220/EEG zoals ingevoegd bij Richtlijn 96/69/EG, niet langer als geldig.

Artikel 3

De Commissie dient uiterlijk twaalf maanden na de vaststelling van deze richtlijn, doch in geen geval later dan 30 juni 1999, bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in voor een verdere verscherping van de emissienormen voor voertuigen die binnen de werkingssfeer van de richtlijn vallen. Dit voorstel wordt gebaseerd op een herziene en uitgebreide versie van de ter voorbereiding van de maatregelen voor deze richtlijn gebruikte methodiek.

De in het voorstel vervatte strategie wordt zodanig opgezet dat het resultaat ervan aan de eisen van de luchtkwaliteitsnormen en verwante doelstellingen van de Gemeenschap voldoet, met name aan de voor de verwezenlijking van deze doelstellingen vastgestelde termijnen, bijvoorbeeld voor verzuring en eutrofiëring. De strategie moet in overeenstemming zijn met de doelstellingen die zijn verwoord in de conclusies van de Raad van 25 juni 1996 inzake de CO₂-strategie voor personenauto's en houdt indien mogelijk rekening met:

- trends in de luchtkwaliteit tegen het jaar 2010 en daarna;
- schadelijke verontreinigende emissies in de Gemeenschap van het vervoer en van andere bronnen en een raming van de bijdrage ter verbetering van de luchtkwaliteit die bestaande, nog hangende en potentiële maatregelen ter beperking van de van alle bronnen afkomstige emissies kunnen leveren;
- technische ontwikkelingen op het stuk van voertuigen en nieuwe aandrijvingstechnologieën (bijvoorbeeld elektrische aandrijving, brandstofcellen) en hun marktpotentieel);
- raffinagetechnologieën;
- de mogelijkheden om van alternatieve brandstoffen, zoals aardgas (CNG), vloeibaar petroleumgas (LPG), dimethylether (DME) en biobrandstoffen, inclusief het distributiesysteem dat het gebruik daarvan vereist;
- mogelijke verbeteringen van de testprocedures, met name meetmethodes voor verontreiniging door deeltjes en inoverwegingneming van bepalingen betreffende de verlenging van de duurzaamheid;
- de mogelijkheden van technische, niet-technische en lokale emissiebeperkingsmaatregelen; in dit verband dient de bijdrage van

maatregelen op het gebied van vervoer en andere beleidsterreinen zoals verkeersregeling, openbaar vervoer in de stedelijke gebieden, betere inspectie en beter onderhoud, voertuigwrakkenverwijderingsregelingen te worden beoordeeld;

- de specifieke situatie van wagenparken en de mogelijkheden voor emissiebeperkingen in verband met het gebruik van brandstoffen met zeer strenge milieuspecificaties door dergelijke wagenparken;
- de mogelijkheden van emissiebeperkingen door vaststelling van de milieuspecificaties van brandstoffen voor landbouwtractoren in de zin van Richtlijn 74/150/EEG en in motoren die worden gebruikt in niet voor de weg bestemde mobiele machines in de zin van Richtlijn ... / ... /EG;
- de bijdrage die selectieve en gedifferentieerde fiscale maatregelen tot de emissiebeperking kunnen leveren, zonder de werking van de interne markt te verstoren, rekening houdend met de gevolgen van inkomstenderving voor buurlanden;
- de effecten van eventuele maatregelen ten aanzien van CO₂-emissies;
- de door relevante niet-lidstaten gevolgde strategieën ter verbetering van de luchtkwaliteit en de in dat verband toegepaste emissiegrenswaarden en brandstofsificaties in verband met het milieu;
- de situatie met betrekking tot aanbod en kwaliteit van de in de Gemeenschap beschikbare ruwe olie.

Wanneer de Commissie in het licht van bovenstaande factoren een strategie uitwerkt, gaat zij alleen uit van maatregelen waarvan redelijkerwijs in of rond 2010 resultaat kan worden verwacht.

Het voorstel bevat onder meer verplichte emissiegrenswaarden die vanaf 1 januari 2005 gelden en die de indicatieve grenswaarden in rij B van punt 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, bekrachtigen of wijzigen. Voorts geeft dit voorstel aan of het raamwerk op basis waarvan de lidstaten belastingvoordelen kunnen verlenen en dat bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, werd vastgesteld, dient te worden herzien.

Bovenbedoeld voorstel wordt bij het Europees Parlement en de Raad ingediend samen met het voorstel bedoeld in artikel 9 van Richtlijn 97/.../EG van het

Europees Parlement en de Raad van..... betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof (19); de maatregelen treden gelijktijdig in werking met die welke zijn opgenomen in het voorstel dat overeenkomstig artikel 9 van bovengenoemde richtlijn moet worden ingediend.

Artikel 4

Er zullen zo spoedig mogelijk passende procedures voor de goedkeuring van vervangingsonderdelen voor de emissiebeperkende componenten die essentieel zijn voor de goede werking van OBD-systemen worden vastgesteld en aangenomen volgens de procedure van artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG.

Artikel 5

De lidstaten mogen alleen met betrekking tot in serie geproduceerde motorvoertuigen die aan Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, voldoen, fiscale stimuleringsmaatregelen treffen. Deze maatregelen dienen in overeenstemming te zijn met de bepalingen van het Verdrag en aan de volgende voorwaarden te beantwoorden:

- van toepassing zijn op alle nieuwe in serie geproduceerde voertuigen die in een lidstaat in de handel worden gebracht en die vervroegd voldoen aan de verplichte grenswaarden van rij A van de tabel van punt 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, en vervolgens, vanaf 1 januari 2000, aan de indicatieve grenswaarden van rij B van die tabel;
- worden beëindigd zodra de in artikel 2, lid 3, bedoelde verplichte emissiegrenswaarden voor nieuwe motorvoertuigen van kracht worden, of, in het geval van de indicatieve grenswaarden van rij B van de tabel van punt 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, uiterlijk op 1 januari 2005;
- voor elk type motorvoertuig niet meer bedragen dan de extra kosten van de technische oplossingen die zijn ingevoerd om te voldoen aan de in artikel 2, lid 3, bedoelde waarden, of aan de indicatieve grenswaarden van rij B van de tabel van punt 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn, en die van de installatie daarvan op het voertuig.

De Commissie moet tijdig van tevoren in kennis worden gesteld van plannen om stimuleringsmaatregelen, als bedoeld in de eerste alinea, in te voeren of te

wijzigen, zodat zij haar opmerkingen kan maken.

Artikel 6

De bepalingen van deze richtlijn treden in werking tegelijkertijd met en overeenkomstig het tijdschema voor de invoering van maatregelen dat is opgenomen in Richtlijn .../.. /EG (*).

Artikel 7

1. De lidstaten stellen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast om vóór 1 januari 1998 aan deze richtlijn te voldoen en maken deze bekend. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede, die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 8

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*).

Artikel 9

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Bijlagen:

WIJZIGINGEN IN DE BIJLAGEN BIJ RICHTLIJN 70/220/EEG
[Nieuwe lijst van bijlagen](#) [Aanpassingen](#) [Aanpassingen: Vervolg](#)

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement

De Voorzitter

Voor de Raad

De Voorzitter

Voetnoten :

1. PB C 77 van 11. 3. 1997, blz. 8.
2. PB C 206 van 7. 7. 1997, blz. 113.
3. Advies van het Europees Parlement van 10 april 1997 (PB C 132 van 28. 4. 1997, blz. 205), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 7 oktober 1997 en besluit van het Europees Parlement van...
4. PB C 112 van 20. 12. 1973, blz. 1.
5. PB C 138 van 17. 5. 1993, blz. 1.
6. PB L 76 van 6. 4. 1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 96169/EG van het Europees Parlement en de Raad, (PB L 282 van 1. 11. 1996, blz. 64).
7. PB L 159 van 15. 6. 1974, blz. 61.
8. PB L 32 van 3. 2. 1977, blz. 32.
9. PB L 223 van 14. 8. 1978, blz. 48.
10. PB L 197 van 20. 7. 1983, blz. 1.
11. PB L 36 van 9. 2. 1988, blz. 1.
12. PB L 214 van 6. 8. 1988, blz. 1.
13. PB L 226 van 3. 8. 1989, blz. 1.
14. PB L 242 van 30. 8. 1991, blz. 1.
15. PB L 100 van 19. 4. 1994, blz. 42.

16. PB L 186 van 28. 7. 1993, blz. 21.

17. PB L 282 van 1. 11. 1996, blz. 64.

18. PB L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 96/27/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 169 van 8. 7. 1996, blz. l).

19. PB ...

Voor vragen en/of opmerkingen over EMIS kunt u mailen naar emis@vito.be

Copyright © [VITO](#) 26/01/1998

Ontwerp [EMIS](#).