

31999L0100

28.12.1999

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 334/36

SMĚRNICE KOMISE 1999/100/ES
ze dne 15. prosince 1999,
kteřou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 80/1268/EHS o emisích oxidu uhličitého
a spotřebě paliva motorových vozidel

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel⁽¹⁾, naposledy pozměněnou směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/91/ES⁽²⁾, a zejména na čl. 13 odst. 2 uvedené směrnice,

s ohledem na směrnici Rady 80/1268/EHS ze dne 16. prosince 1980 o emisích oxidu uhličitého a spotřebě paliva motorových vozidel⁽³⁾, naposledy pozměněnou směrnicí 93/116/ES⁽⁴⁾, a zejména na článek 3 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice 80/1268/EHS je jednou ze zvláštních směrnic týkajících se postupu ES schvalování typu zavedeného směrnicí 70/156/EHS. Ustanovení směrnice 70/156/EHS týkající se systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků vozidel se proto vztahují i na směrnici 80/1268/EHS.
- (2) Ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 98/69/ES ze dne 13. října 1998 o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice 70/220/EHS⁽⁵⁾ byl změněn cyklus zkoušky typu I k měření emisí tím, že se vypustilo počátečních 40 sekund doby volnoběhu motoru. Je proto nutné přizpůsobit ve směrnici 80/1268/EHS odpovídajícím způsobem zkušební cyklus k měření emisí CO₂ a spotřeby paliva.
- (3) Se zřetelem ke sledování emisí CO₂ v rámci strategie Společenství zaměřené na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů je účelné zavést do směrnice 80/1268/EHS nové technické požadavky týkající se měření emisí CO₂ a spotřeby paliva pro ES schvalování typu vozidel používajících jako palivo plynné palivo (zkapalněný ropný plyn nebo zemní plyn). V této věci je účelné řídit se technickými požadavky přijatými Evropskou hospodářskou komisí Organizace spojených národů v jejím předpisu č. 101⁽⁶⁾.
- (4) Opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobování technickému pokroku, zřízeného směrnicí 70/156/EHS,

Článek 1

Přílohy I a II směrnice 80/1268/EHS se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

1. Od 1. ledna 2000 členské státy nesmějí z důvodů týkajících se emisí oxidu uhličitého nebo spotřeby paliva

- odmítnout udělit ES schválení typu podle čl. 4 odst. 1 směrnice 70/156/EHS pro typ motorového vozidla, nebo
- odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu, nebo
- zakázat registraci, prodej, nebo uvedení do provozu vozidla podle článku 7 směrnice 70/156/EHS,

pokud byly hodnoty emisí a spotřeby paliva stanoveny v souladu s požadavky směrnice 80/1268/EHS ve znění této směrnice.

2. Od 1. ledna 2000 pro vozidla kategorie M₁ definované v příloze II část A směrnice 70/156/EHS, s výjimkou vozidel, jejichž maximální hmotnost přesahuje 2 500 kg, a od 1. ledna 2001 pro vozidla kategorie M₁, jejichž maximální hmotnost přesahuje 2 500 kg, členské státy

- nesmějí již udělit ES schválení typu podle čl. 4 odst. 1 směrnice 70/156/EHS a
- mohou odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu, s výjimkou případu, kdy se použije čl. 8 odst. 2 směrnice 70/156/EHS,

pro typ vozidla, pokud hodnoty emisí a spotřeby paliva nebyly stanoveny v souladu s požadavky směrnice 80/1268/EHS ve znění této směrnice.

3. Od 1. ledna 2001 pro vozidla kategorie M₁ definované v příloze II část A směrnice 70/156/EHS, s výjimkou vozidel, jejichž maximální hmotnost přesahuje 2 500 kg, a od 1. ledna 2002 pro vozidla kategorie M₁, jejichž maximální hmotnost přesahuje 2 500 kg, členské státy

(1) Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.

(2) Úř. věst. L 11, 16.1.1999, s. 25.

(3) Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 36.

(4) Úř. věst. L 329, 30.12.1993, s. 39.

(5) Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 1.

(6) Předpis č. 101 EHK/OSN (E/ECE324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2 /Dopl.100) v platném znění.

- považují prohlášení o shodě doprovázející nová vozidla podle směrnice 70/156/EHS za neplatná pro účely čl. 7 odst. 1 uvedené směrnice a
- odmítnou registraci, prodej a uvedení do provozu nového vozidla, které není doprovázeno prohlášením o shodě podle směrnice 70/156/EHS, s výjimkou případu, kdy se použije čl. 8 odst. 2 směrnice 70/156/EHS,

pokud hodnoty emisí a spotřeby paliva nebyly stanoveny v souladu s požadavky směrnice 80/1268/EHS ve znění této směrnice.

Článek 3

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 31. prosince 1999. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 4

Tato směrnice vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 5

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne 15. prosince 1999.

Za Komisi

Erkki LIIKANEN

člen Komise

PŘÍLOHA

ZMĚNY PŘÍLOH I A II SMĚRNICE 80/1268/EHS

Příloha I se mění takto:

1. Bod 4.1 se nahrazuje tímto:

„4.1 Emise CO₂ se měří v průběhu zkušebního cyklu, který simuluje městský a mimoměstský provoz a je popsán v dodatku 1 přílohy III směrnice 70/220/EHS ve znění pozdějších předpisů.“

2. Bod 4.4 se nahrazuje tímto:

„4.4 **Zkušební palivo**

4.4.1 Vozidla používající jako palivo benzin a vozidla používající jako palivo motorovou naftu

Ke zkouškám se musí použít příslušná referenční paliva definovaná v příloze IX směrnice 70/220/EHS ve znění pozdějších předpisů.

4.4.2 Vozidla používající jako palivo zkapalněný ropný plyn (LPG) a vozidla používající jako palivo zemní plyn (NG)

U LPG a NG se musí použít palivo, které zvolil výrobce k měření netto výkonu podle přílohy I směrnice 80/1269/EHS. Zvolené palivo musí být uvedeno v dokumentu sdělení definovaném v příloze II.

4.4.3 K výpočtu uvedenému v bodu 4.3 se použijí následující vlastnosti paliva:

a) Hustota: měří se pro zkušební palivo podle normy ISO 3675 nebo jiné rovnocenné metody. U benzínu a motorové nafty se použije hustota změřená při 15 °C. U LPG a NG se použije tato referenční hustota:

0,538 kg/l pro LPG,

0,654 kg/m³ pro NG (*).

b) Poměr vodíku a uhlíku: použijí se tyto stanovené hodnoty:

1,85 pro benzin,

1,86 pro motorovou naftu,

2,525 pro LPG,

4,00 pro NG,

2,93 pro NG (NMHC).

(* To je střední hodnota referenčních paliv G20 a G23 při 15 °C.“

3. V bodě 5.1.4 se druhý odstavec nahrazuje tímto:

„Na žádost výrobce se mohou vozidla se zážehovými motory před zkouškou stabilizovat postupem podle bodu 5.2.1 přílohy VI směrnice 70/220/EHS v platném znění. Vozidla se vznětovými motory se mohou před zkouškou stabilizovat postupem podle bodu 5.3 přílohy III téže směrnice.“

4. Bod 6.1 se nahrazuje tímto:

„6.1 **Zkušební cyklus**

Zkušební cyklus je popsán v dodatku 1 přílohy III směrnice 70/220/EHS v platném znění, včetně části I (městský cyklus) a části II (mimoměstský cyklus). Všechny předpisy pro jízdu obsažené v tomto dodatku se použijí k měření CO₂.“

5. Bod 6.3.1 se nahrazuje tímto:

„6.3.1 Seřízení zatížení a setrvačných hmotností dynamometru se určí podle přílohy III směrnice 70/220/EHS ve znění pozdějších předpisů.“

6. Body 6.3.2 a 6.3.3 se zrušují.

7. Bod 6.4.1.3 se mění takto:

....

Faktor ředění se vypočítá takto:

$$\text{pro benzin a motorovou naftu: } DF = \frac{13,4}{C_{\text{CO}_2} + (C_{\text{HC}} + C_{\text{CO}})10^{-4}}$$

$$\text{pro LPG: } DF = \frac{11,9}{C_{\text{CO}_2} + (C_{\text{HC}} + C_{\text{CO}})10^{-4}}$$

$$\text{pro NG: } DF = \frac{9,5}{C_{\text{CO}_2} + (C_{\text{HC}} + C_{\text{CO}})10^{-4}}$$

kde: ...“

8. Bod 7.2 se nahrazuje tímto:

„7.2 Spotřeba paliva vyjádřená v litrech na 100 km (u benzínu, LPG nebo motorové nafty) nebo v m³ na 100 km (u NG) se vypočítá podle následujících vzorců (*):

a) u vozidel se zážehovým motorem používajících jako palivo benzin:

$$FC = (0,1154/D) \times [(0,866 \times \text{THC}) \times (0,429 \times \text{CO}) \times (0,273 \times (\text{CO}_2))]$$

b) u vozidel se zážehovým motorem používajících jako palivo LPG:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \times [(0,825 \times \text{THC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

Jestliže se složení paliva použitého pro zkoušku liší od složení uvažovaného pro výpočet normalizované spotřeby, může se na žádost výrobce užít korekční faktor takto:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \times cf \times [(0,825 \times \text{THC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

Korekční faktor cf, který se může použít, se určí takto:

$$cf = 0,825 + 0,0693 \times n_{\text{skut}}$$

kde:

n_{skut} = skutečný poměr H/C použitého paliva;

c) u vozidel se zážehovým motorem používajících jako palivo NG:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1336/0,654) \times [(0,749 \times \text{THC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

d) u vozidel se vznětovým motorem:

$$FC = (0,1155/D) \times [(0,866 \times \text{THC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

V těchto vzorcích znamená:

FC = spotřeba paliva v litrech na 100 km (u benzínu, LPG nebo motorové nafty) nebo v m³ na 100 km (u NG)

THC = změřené emise uhlovodíků celkově g/km

CO = změřené emise oxidu uhelnatého v g/km

CO₂ = změřené emise oxidu uhličitého v g/km

D = hustota zkušební paliva při 15 °C.

(*) U vozidla, které může používat jako palivo jak benzin, tak plynné palivo, se postup opakuje pro druhé z paliv. Vozidla, která mohou používat jako palivo jak benzin, tak plynné palivo, avšak u nichž je benzinový systém namontován jen pro nouzové účely nebo pro startování a u nichž nádrž na benzin nemůže obsahovat více než 15 litrů benzínu, se pro zkoušku pokládají za vozidla, která mohou používat jako palivo pouze plynné palivo.“

9. Bod 9.1.1.2.4 se nahrazuje tímto:

„9.1.1.2.4 Pro zkoušky se použijí referenční paliva popsaná v příloze IX a příloze IXa směrnice 70/220/EHS v platném znění.“

Příloha II se mění takto:

1. Bod 1.7 doplňku se nahrazuje tímto:

„1.7. Výsledky zkoušek ⁽⁴⁾:

1.7.1. Hmotnostní emise CO₂

1.7.1.1. Hmotnostní emise CO₂ (městský provoz): g/km

1.7.1.2. Hmotnostní emise CO₂ (mimoměstský provoz): g/km

1.7.1.3. Hmotnostní emise CO₂ (smíšený provoz): g/km

1.7.2. Spotřeby paliva

1.7.2.1. Spotřeba paliva (městský provoz): l/100 km ⁽⁵⁾

1.7.2.2. Spotřeba paliva (mimoměstský provoz): l/100 km ⁽⁵⁾

1.7.2.3. Spotřeba paliva (smíšený provoz): l/100 km ⁽⁵⁾“

2. V doplňku se doplňují nové poznámky pod čarou, které znějí:

⁽⁴⁾ U vozidla, které může používat jako palivo jak benzin, tak plynné palivo, se postup opakuje pro druhé z paliv. Vozidla, která mohou používat jako palivo jak benzin, tak plynné palivo, avšak u nichž je benzinový systém namontován jen pro nouzové účely nebo pro startování a u nichž nádrž na benzin nemůže obsahovat více než 15 l benzínu, se pro zkoušku pokládají za vozidla, která mohou používat jako palivo pouze plynné palivo.

⁽⁵⁾ U vozidel používajících jako palivo zemní plyn se jednotka „l/100 km“ nahrazuje jednotkou „m³/100 km“.