

32004L0003

L 49/36

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÉ UNIE

19.2.2004

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/3/ES

ze dne 11. února 2004,

kteřou se mění směrnice Rady 70/156/EHS a 80/1268/EHS, pokud jde o měření emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva vozidel kategorie N₁

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 95 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Rady 80/1268/EHS ze dne 16. prosince 1980 o emisích oxidu uhličitého a spotřebě paliva motorových vozidel ⁽⁴⁾ je jednou ze zvláštních směrnic v rámci postupu schvalování typu zavedeného směrnicí Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽⁵⁾.
- (2) Komise ve sdělení Evropskému parlamentu a Radě „Politiky a opatření EU pro snižování emisí skleníkových plynů: k evropskému programu pro změnu klimatu (ECCP)“ navrhuje strategii snižování emisí skleníkových plynů, včetně opatření v odvětví dopravy. Zelená kniha „K evropské strategii bezpečnosti zásobování energií“ rovněž nabádá k úsilí o snížení spotřeby paliva motorových vozidel.
- (3) V rámci strategie Společenství pro snižování emisí oxidu uhličitého (CO₂) z osobních automobilů, nastíněné ve sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě „Strategie

Společenství pro snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a pro zlepšení hospodaření s palivem“, byla jako základní nástroj použita harmonizovaná metodika měření podle směrnice 80/1268/EHS. S cílem umožnit zavedení dalších opatření ke snižování spotřeby paliva a emisí CO₂ lehkých užitkových vozidel je třeba rozšířit oblast působnosti uvedené směrnice tak, aby zahrnovala rovněž vozidla kategorie N₁.

- (4) V souladu s rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1753/2000/ES ze dne 22. června 2000, kterým se zřizuje systém monitorování průměrných specifických emisí CO₂ z nových osobních vozidel ⁽⁶⁾, vypracovala Komise studii o možnostech a účincích zavedení harmonizovaných postupů měření specifických emisí CO₂ z vozidel kategorie N₁. Z tohoto hlediska se považuje za technicky přijatelné a za ekonomicky nejefektivnější používat emisní zkoušky podle směrnice Rady 70/220/EHS ze dne 20. března 1970 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel ⁽⁷⁾ také pro měření spotřeby paliva a emisí CO₂ uvedené kategorie vozidel.
- (5) Mnoho výrobců malých sérií nakupuje od dodavatelů motory se schválením typu z hlediska emisí podle směrnice Rady 88/77/EHS ze dne 3. prosince 1987 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem ⁽⁸⁾. Značný počet takových výrobců nemá nezbytnou infrastrukturu ani odborné znalosti k provádění zkoušek emisí výfukových plynů nebo CO₂. Je proto třeba výrobcům malých sérií udělovat výjimky, protože dodatečné výdaje, které by museli vynaložit, aby vyhověli této směrnici, by byly neúměrně vysoké.
- (6) Tato opatření mají také dopad na přílohy směrnice 70/156/EHS.
- (7) Směrnice 70/156/EHS a 80/1268/EHS by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

⁽¹⁾ Úř. věst. C 51 E, 26.2.2002, s. 317.

⁽²⁾ Úř. věst. C 125, 27.5.2002, s. 6.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 24. září 2002 (Úř. věst. C 273 E, 14.11.2003, s. 22), společný postoj Rady ze dne 9. října 2003 (Úř. věst. C 305 E, 16.12.2003, s. 1) a postoj Evropského parlamentu ze dne 16. prosince 2003 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 36. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 1999/100/ES (Úř. věst. L 334, 28.12.1999, s. 36).

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Komise (ES) č. 807/2003 (Úř. věst. L 122, 16.5.2003, s. 36).

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 202, 10.8.2000, s. 1.

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2003/76/ES (Úř. věst. L 206, 15.8.2003, s. 29).

⁽⁸⁾ Úř. věst. L 36, 9.2.1988, s. 33. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2001/27/ES (Úř. věst. L 107, 18.4.2001, s. 10).

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 70/156/EHS se mění takto:

a) v příloze IV části I se řádek 39 nahrazuje tímto:

Předmět	Číslo směrnice	Odkaz na Úřední věstník	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„39. Emise CO ₂ /spotřeba paliva	80/1268/EHS	L 375, 31.12.1980, s. 36	x			x ^a						

b) v ES prohlášení o shodě pro úplná nebo dokončená vozidla kategorií N₁, N₂ a N₃ v příloze IX části I na straně 2 se doplňuje nový bod, který zní:

“46.2. Emise CO₂/spotřeba paliva ⁽¹⁾ (pouze kategorie N₁):

Číslo základní směrnice a poslední pozměňující směrnice, která se vztahuje na ES schválení typu:

	Emise CO ₂	Spotřeba paliva
Městské podmínky:	 g/km	 l/100 km nebo u plyných paliv m ³ /100 km ⁽¹⁾
Mimoměstské podmínky:	 g/km	 l/100 km nebo u plyných paliv m ³ /100 km ⁽¹⁾
Kombinace:	 g/km	 l/100 km nebo u plyných paliv m ³ /100 km ⁽¹⁾

⁽¹⁾ U vozidel, která mohou být poháněna benzínem i plyným palivem, uveďte údaje jak pro benzín, tak pro plyné palivo. Vozidla, u nichž je benzinový systém namontován pouze pro případ nouze nebo pro startování a jejichž benzinová nádrž nepojme více než 15 litrů benzínu, budou pro účely této zkoušky považována za vozidla poháněná pouze plyným palivem.“

Článek 2

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

Článek 3

Nejpozději 19. února 2006 předloží Komise

- studii o možnostech získávání reprezentativních údajů o emisích CO₂ a spotřebě paliva pro dokončená vozidla schvalovaná jako typ ve více stupních a pro vozidla, jejichž emise jsou měřeny podle směrnice 88/77/EHS, aby se vzala v úvahu hlediska efektivnosti nákladů těchto měření,
- vyhodnocení pojmu rodiny vozidel, který tato směrnice zavádí,
- popřípadě výboru zřízenému článkem 13 směrnice 70/156/EHS návrhy opatření k přizpůsobení této směrnice technickému pokroku.

Článek 4

Jestliže vozidlo vyrobené specializovaným výrobcem nástavby odpovídá kritériím jedné z rodin vozidel výrobce základního vozidla, může výrobce nástavby použít údaje o spotřebě paliva a emisích CO₂, které mu poskytne uvedený výrobce.

Článek 5

1. Od 19. února 2005 nesmějí členské státy pro vozidla kategorie N_1 z důvodů týkajících se emisí CO_2 nebo spotřeby paliva

- a) odmítnout udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro určitý typ motorového vozidla, ani
- b) zakázat registraci, prodej nebo uvedení vozidel do provozu podle článku 7 směrnice 70/156/EHS,

pokud byly hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva stanoveny v souladu s požadavky směrnice 80/1268/EHS ve znění této směrnice.

2. Od 1. ledna 2005 pro vozidla kategorie N_1 třídy I a od 1. ledna 2007 pro vozidla kategorie N_1 třídy II a třídy III členské státy

- a) nesmějí nadále udělovat ES schválení typu podle čl. 4 odst. 1 směrnice 70/156/EHS a
- b) odmítnou udělit vnitrostátní schválení typu, s výjimkou případu, kdy se použije čl. 8 odst. 2 směrnice 70/156/EHS,

pokud nebyly hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva stanoveny v souladu s požadavky směrnice 80/1268/EHS ve znění této směrnice.

3. Od 1. ledna 2006 pro vozidla kategorie N_1 třídy I a od 1. ledna 2008 pro vozidla kategorie N_1 třídy II a třídy III členské státy

- a) považují prohlášení o shodě doprovázející nová vozidla podle směrnice 70/156/EHS za neplatná pro účely čl. 7 odst. 1 uvedené směrnice a
- b) zakáží registraci, prodej nebo uvedení do provozu nových vozidel, která nejsou doprovázena platným prohlášením o shodě podle směrnice 70/156/EHS, s výjimkou případu, kdy se použije čl. 8 odst. 2 uvedené směrnice,

pokud nebyly hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva stanoveny v souladu s požadavky směrnice 80/1268/EHS ve znění této směrnice.

4. U vozidel kategorie N_1 schvalovaných ve více stupních se lhůty uvedené v odstavcích 2 a 3 prodlužují o dvanáct měsíců.

5. Pro účely tohoto článku se rozumí

- „vozidlem kategorie N_1 třídy I“ vozidlo kategorie N_1 s referenční hmotností nepřevyšující 1 305 kg,
- „vozidlem kategorie N_1 třídy II“ vozidlo kategorie N_1 s referenční hmotností vyšší než 1 305 kg, ale nepřevyšující 1 760 kg,
- „vozidlem kategorie N_1 třídy III“ vozidlo kategorie N_1 s referenční hmotností vyšší než 1 760 kg.

Článek 6

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 19. února 2005. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

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

Článek 7

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Článek 8

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne 11. února 2004.

Za Evropský parlament

předseda

P. COX

Za Radu

předseda

M. McDOWELL

PŘÍLOHA

I. Příloha I směrnice 80/1268/EHS se mění takto:

1. Bod 1 se nahrazuje tímto:

„1. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tato směrnice se vztahuje na měření emisí oxidu uhličitého (CO₂) a spotřeby paliva motorových vozidel kategorií M₁ a N₁.

Nevztahuje se na vozidla kategorie N₁, jestliže jsou splněny obě tyto podmínky

- pro typ motoru montovaného do tohoto typu vozidla bylo uděleno schválení typu podle směrnice 88/77/EHS a
- celková celosvětová roční produkce vozidel kategorie N₁ dotyčného výrobce je menší než 2 000 jednotek.“

2. Bod 2.3 se nahrazuje tímto:

„2.3 Pokud technická zkušebna příslušná pro zkoušky pro schválení typu provádí tyto zkoušky sama, předloží se jí pro zkoušku popsanou v bodě 6 vozidlo představující typ vozidla, který má být schválen. U vozidel kategorií M₁ a N₁, jejichž typ byl schválen z hlediska jejich emisí podle směrnice 70/220/EHS, zkontroluje technická zkušebna během zkoušky, zda vozidlo vyhovuje mezním hodnotám emisí platným pro daný typ, jak je stanoví směrnice 70/220/EHS.“

3. V bodě 6.1 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„Vozidla, která nedosahují hodnot akcelerace a maximální rychlosti požadovaných ve zkušebním cyklu, musí být řízena s plně stlačeným akcelerátorem, dokud opět nedosáhnou požadované provozní křivky. Odchytky od zkušebního cyklu musí být zaznamenány ve zkušebním protokolu.“

4. Bod 11 se nahrazuje tímto:

„11. ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ TYPU

11.1 Pokud emise CO₂ naměřené technickou zkušebnou nepřekročí hodnoty pro schválení typu o více než 4 % pro vozidla kategorie M₁ a 6 % pro vozidla kategorie N₁, může být schválení typu rozšířeno na vozidla stejného typu nebo jiného typu lišící se z hlediska těchto vlastností uvedených v příloze II:

- referenční hmotnost,
- maximální přípustná hmotnost,
- druh karoserie
 - u M₁: sedan, se zkosenou zádí, kombi, kupé, kabriolet, víceúčelové vozidlo,
 - u N₁: nákladní automobil, nákladní skříňový automobil,
- celkový převodový poměr,
- výbava motoru a příslušenství.

11.2 Rozšíření schválení typu pro vozidla kategorie N₁ v rámci rodiny vozidel:

11.2.1 U vozidel kategorie N₁, která jsou schválena jako typ na základě příslušnosti k rodině vozidel postupem podle bodu 12.2 přílohy I, může být schválení typu rozšířeno na vozidla z téže rodiny, pouze pokud technická zkušebna usoudí, že spotřeba paliva nového vozidla nepřekračuje spotřebu paliva vozidla, na němž je spotřeba rodiny vozidel založena.

Schválení typu mohou být také rozšířena na vozidla, která

- mají až o 110 kg větší hmotnost než zkoušené vozidlo z příslušné rodiny vozidel, pokud rozdíl oproti nejlehčímu vozidlu rodiny vozidel není větší než 220 kg,
- mají nižší celkový převodový poměr než zkoušené vozidlo z rodiny vozidel pouze z důvodu jiné velikosti pneumatik a
- shodují se s rodinou vozidel ve všech ostatních ohledech.

11.2.2 U vozidel kategorie N₁, která jsou schválena jako typ na základě příslušnosti k rodině vozidel postupem podle bodu 12.3 přílohy I, může být schválení typu rozšířeno na vozidla z téže rodiny bez dalších zkoušek, pouze pokud technická zkušebna usoudí, že spotřeba paliva nového vozidla je v rozmezí hodnot spotřeby dvou vozidel s nejnižší a nejvyšší spotřebou v rodině.“

5. Doplnuje se nový bod, který zní:

„12. SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDEL KATEGORIE N_1 V RÁMCI RODINY VOZIDEL

Vozidla kategorie N_1 mohou být schválena jako typ v rámci rodiny definované v bodě 12.1 použitím jedné ze dvou alternativních metod popsaných v bodech 12.2 a 12.3.

12.1 Vozidla kategorie N_1 mohou být pro účely této směrnice seskupena do rodiny vozidel, jestliže jsou jejich následující parametry totožné nebo leží ve stanoveném rozmezí hodnot.

12.1.1 Totožné parametry jsou tyto

- výrobce a typ podle bodu 0.2 oddílu I přílohy II,
- zdvihový objem motoru,
- druh systému pro regulaci emisí,
- druh palivového systému podle bodu 1.5.2 přílohy II.

12.1.2 Hodnoty těchto parametrů musí být v uvedeném rozmezí hodnot:

- celkové převodové poměry (nejvýše o 8 % vyšší než nejnižší hodnota) podle bodu 1.6.3 přílohy II,
- referenční hmotnost (nejvýše o 220 kg nižší než nejvyšší hmotnost),
- čelní plocha (nejvýše o 15 % menší než největší plocha),
- výkon motoru (nejvýše o 10 % nižší než nejvyšší výkon).

12.2 Rodina vozidel podle bodu 12.1 může být schválena jako typ na základě údajů o emisích CO_2 a spotřebě paliva, které jsou společné pro všechna vozidla z rodiny vozidel. Technická zkušebna musí z rodiny vozidel vybrat pro zkoušky vozidlo, u kterého předpokládá nejvyšší hodnoty emisí CO_2 . Měření se provedou, jak je popsáno v bodě 6, a výsledky podle metody popsané v 6.5 se použijí jako hodnoty pro schválení typu, které jsou společné pro všechna vozidla z rodiny vozidel.

12.3 Vozidla, která jsou zařazena do rodiny vozidel podle bodu 12.1, mohou být schválena na základě individuálních údajů o emisích CO_2 a spotřebě paliva pro každé vozidlo z rodiny vozidel. Technická zkušebna vybere pro zkoušky dvě vozidla, u nichž předpokládá nejvyšší a nejnižší hodnoty emisí CO_2 . Měření se provedou, jak je popsáno v bodě 6. Leží-li údaje uvedené výrobcem pro tato dvě vozidla v rozmezí hodnot uvedeném v bodě 6.5, pak mohou být pro všechny členy rodiny vozidel použity jako hodnoty pro schválení typu emise CO_2 uvedené výrobcem. Jestliže údaje uvedené výrobcem neleží v tomto rozmezí hodnot, pak se jako hodnoty pro schválení typu použijí výsledky získané podle metody popsané v 6.5 a technická zkušebna vybere vhodný počet dalších vozidel z rodiny vozidel pro dodatečné zkoušky.“

II. Příloha II směrnice 80/1268/EHS se mění takto:

1. Text v horní části stránky se mění takto:

„Doplňek k certifikátu ES schválení typu č.: ...

týkajícímu se schválení typu vozidla⁶ podle směrnice 80/1268/EHS (emise CO_2 a spotřeba paliva), naposledy pozměněné směrnici 2004/3/ES.“

2. V doplňku se doplňuje tato poznámka pod čarou:

„⁶ U vozidel, která jsou schválena v rámci rodiny vozidel podle bodu 12 přílohy I, musí být tento dodatek předložen pro každé jednotlivé vozidlo z rodiny vozidel.“

3. Doplňek se dále mění takto:

a) bod 1.3 se nahrazuje tímto:

„1.3 Druh karoserie:

1.3.1 u M_1 : sedan, se zkosenou zádí, kombi, kupé, kabriolet, víceúčelové vozidlo¹.

1.3.2 u N_1 : nákladní automobil, nákladní skříňový automobil.“

b) bod 1.7 se nahrazuje tímto:

„1.7 Hodnoty pro schválení typu“.