

ΟΔΗΓΙΑ 2004/3/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 11ης Φεβρουαρίου 2004

για την τροποποίηση των οδηγιών 70/156/ΕΟΚ και 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την μέτρηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και της κατανάλωσης καυσίμων των οχημάτων της κατηγορίας N₁

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1980, σχετικά με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων των οχημάτων με κινητήρα⁽⁴⁾ αποτελεί μια από τις επιμέρους οδηγίες στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου που θεσπίζεται στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους⁽⁵⁾.
- (2) Η ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με τις πολιτικές και τα μέτρα της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου: προς ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την αλλαγή του κλίματος (ΕССР-ΕΠΑΚ), προτείνει μια στρατηγική εφαρμογής για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, συμπεριλαμβανομένων μέτρων που αφορούν τον τομέα των μεταφορών. Στην Πράσινη Βίβλο «Προς μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού» γίνεται επίσης έκκληση να καταβληθούν προσπάθειες για τη βελτίωση της οικονομίας καυσίμου των οχημάτων με κινητήρα.
- (3) Στην κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από επιβατικά αυτοκίνητα, όπως εκτίθεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, «Κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO₂ των επιβατικών οχημάτων και τη βελτίωση της εξοικονόμησης καυσίμου», η εναρμονισμένη μέθοδος μέτρησης που προβλέπει η οδηγία 80/1268/ΕΟΚ εφαρμόζεται ως βασικό μέσο. Με προοπτική την

μελλοντική εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO₂ στον τομέα των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, απαιτείται επέκταση του πεδίου εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας προκειμένου να συμπεριληφθούν τα οχήματα της κατηγορίας N₁.

- (4) Σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1753/2000/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 2000, για την καθιέρωση συστήματος παρακολούθησης των μέσων όρων των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα⁽⁶⁾, η Επιτροπή εκπόνησε μελέτη για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων και των συνεπειών μιας εναρμονισμένης διαδικασίας για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO₂ από οχήματα της κατηγορίας N₁. Από την άποψη αυτή, θεωρείται τεχνικά αποδεκτή και ιδιαίτερα αποτελεσματική ως προς το κόστος η εφαρμογή της υφιστάμενης δοκιμής εκπομπών της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων⁽⁷⁾, για τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO₂ και αυτής της κατηγορίας οχημάτων.
- (5) Πολλοί κατασκευαστές με μικρή παραγωγή αγοράζουν από προμηθευτές κινητήρες στους οποίους έχει χορηγηθεί έγκριση τύπου αναφορικά με τις εκπομπές σύμφωνα με την οδηγία 88/77/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 1987, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, καθώς και κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο και χρησιμοποιούνται σε οχήματα⁽⁸⁾. Σημαντικός αριθμός κατασκευαστών δεν διαθέτει την υποδομή ούτε την εμπειρογνώμοσύνη που απαιτούνται για τη διεξαγωγή μετρήσεων των εκπομπών καυσαερίων ή CO₂. Για τον λόγο αυτό, είναι απαραίτητη η χορήγηση απαλλαγής στους κατασκευαστές με μικρή παραγωγή, καθώς οι πρόσθετες δαπάνες για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία θα ήταν δυσανάλογα υψηλές.
- (6) Τα εν λόγω μέτρα έχουν επίσης αντίκτυπο στις διατάξεις των παραρτημάτων της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.
- (7) Οι οδηγίες 70/156/ΕΟΚ και 80/1268/ΕΟΚ θα πρέπει ως εκ τούτου να τροποποιηθούν αναλόγως,

⁽¹⁾ ΕΕ C 51 Ε της 26.2.2002, σ. 317.

⁽²⁾ ΕΕ C 125 της 27.5.2002, σ. 6.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2002, (ΕΕ C 273 Ε της 14.11.2003, σ. 22), κοινή θέση του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 2003 (ΕΕ C 305 Ε της 16.12.2003, σ. 1) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 36· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 1999/100/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 334 της 28.12.1999, σ. 36).

⁽⁵⁾ ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 807/2003 (ΕΕ L 122 της 16.5.2003, σ. 36).

⁽⁶⁾ ΕΕ L 202 της 10.8.2000, σ. 1.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 76 της 6.4.1970, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2003/76/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 206 της 15.8.2003, σ. 29).

⁽⁸⁾ ΕΕ L 36 της 9.2.1988, σ. 33· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/27/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 107 της 18.4.2001, σ. 10).

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

α) Η σειρά 39 του μέρους Ι του παραρτήματος IV αντικαθίσταται ως εξής:

Θέμα	Αριθμός οδηγίας	Αναφορά Επίσημης Εφημερίδας	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«39. Εκπομπές CO ₂ /Κατανάλωση καυσίμου	80/1268/ΕΟΚ	L 375 της 31.12.1980, σ. 36	X			X»						

β) Στο πιστοποιητικό πιστότητας ΕΚ για τα πλήρη ή ολοκληρωμένα οχήματα των κατηγοριών N₁, N₂ και N₃ του παραρτήματος ΙΧ μέρος Ι σελίδα 2, προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«46.2. Εκπομπές CO₂/κατανάλωση καυσίμου (1) (μόνον N₁):

Αριθμός της βασικής οδηγίας και τελευταία τροποποιητική οδηγία ισχύουσα για την έγκριση τύπου ΕΚ:

	Εκπομπές CO ₂	Κατανάλωση καυσίμου
Συνθήκες αστικής κυκλοφορίας:	 g/km	 l/100 km ή για αέρια καύσιμα m ³ /100 km (1)
Συνθήκες μη αστικής κυκλοφορίας:	 g/km	 l/100 km ή για αέρια καύσιμα m ³ /100 km (1)
Συνδυασμός των δύο:	 g/km	 l/100 km ή για αέρια καύσιμα m ³ /100 km (1)

(1) Στην περίπτωση οχήματος το οποίο μπορεί να κινηθεί είτε με βενζίνη είτε με αέρια καύσιμα, επαναλαμβάνεται η φράση “για βενζίνη και αέρια καύσιμα”. Τα οχήματα στα οποία το σύστημα βενζίνης τοποθετείται μόνον για λόγους έκτακτης ανάγκης ή εκκίνησης και μόνον, και η δεξαμενή βενζίνης των οποίων δεν έχει χωρητικότητα άνω των 15 λίτρων βενζίνης, θεωρούνται για την δοκιμή ως οχήματα τα οποία κινούνται μόνον με αέριο καύσιμο.»

Άρθρο 2

Τα παραρτήματα Ι και ΙΙ της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ τροποποιούνται όπως ορίζεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3

Το αργότερο στις 19 Φεβρουαρίου 2006, η Επιτροπή:

- υποβάλλει μελέτη σχετικά με τις δυνατότητες συγκέντρωσης αντικειμενικών στοιχείων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμων των ολοκληρωμένων οχημάτων που κατασκευάζονται σε πολλαπλά στάδια και των οχημάτων των οποίων οι εκπομπές μετρώνται σύμφωνα με την οδηγία 88/77/ΕΟΚ προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι πτυχές αποτελεσματικότητας από άποψη κόστους των μετρήσεων αυτών·
- υποβάλλει αξιολόγηση της έννοιας της «οικογένειας οχημάτων», που εισάγεται με την παρούσα οδηγία·
- εφόσον απαιτείται, υποβάλλει, στην επιτροπή του άρθρου 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, σχέδιο μέτρων για την προσαρμογή της παρούσας οδηγίας στην τεχνική πρόοδο.

Άρθρο 4

Όταν ένα όχημα που κατασκευάζεται από ειδικευμένο κατασκευαστή αμαξωμάτων ανταποκρίνεται στα κριτήρια μιας εκ των οικογενειών οχημάτων του κατασκευαστή του βασικού οχήματος, ο κατασκευαστής αμαξωμάτων δύναται να χρησιμοποιήσει τα στοιχεία σχετικά με την αποτελεσματικότητα από πλευράς καυσίμου και την παραγωγή CO₂ που υποβάλλει ο κατασκευαστής του βασικού οχήματος.

Άρθρο 5

1. Από τις 19 Φεβρουαρίου 2005, για οχήματα της κατηγορίας N_1 , τα κράτη μέλη, για λόγους που αφορούν τις εκπομπές CO_2 ή την κατανάλωση καυσίμου, δεν δύνανται να:

- α) αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για οποιονδήποτε τύπο οχήματος με κινητήρα·
- β) απαγορεύουν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση ή την θέση σε κυκλοφορία οχημάτων δυνάμει του άρθρου 7 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

εάν τα στοιχεία σχετικά με τις εκπομπές CO_2 και την κατανάλωση καυσίμου έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία.

2. Από την 1η Ιανουαρίου 2005, για τα οχήματα της κατηγορίας N_1 , κλάση I, και, από την 1η Ιανουαρίου 2007, για τα οχήματα της κατηγορίας N_1 , κλάσεις II και III, τα κράτη μέλη:

- α) δεν χορηγούν πλέον έγκριση τύπου ΕΚ δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και
- β) αρνούνται τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου, εκτός των περιπτώσεων όπου γίνεται επίκληση των διατάξεων του άρθρου 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

εάν τα στοιχεία σχετικά με τις εκπομπές CO_2 και την κατανάλωση καυσίμου δεν έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία.

3. Από την 1η Ιανουαρίου 2006, για οχήματα της κατηγορίας N_1 , κλάση I, και, από την 1η Ιανουαρίου 2008, για οχήματα της κατηγορίας N_1 , κλάσεις II και III, τα κράτη μέλη:

- α) θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά πιστότητας που συνοδεύουν τα νέα οχήματα σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας αυτής·
- β) αρνούνται την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση ή την θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων που δεν συνοδεύονται από έγκυρο πιστοποιητικό πιστότητας σύμφωνα με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, εκτός των περιπτώσεων όπου γίνεται επίκληση των διατάξεων του άρθρου 8 παράγραφος 2 της οδηγίας αυτής,

εάν τα στοιχεία σχετικά με τις εκπομπές CO_2 και την κατανάλωση καυσίμου δεν έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

4. Για τα οχήματα της κατηγορίας N_1 που κατασκευάζονται σε πολλαπλά στάδια, οι ημερομηνίες που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 μετατίθενται κατά δώδεκα μήνες.

5. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου:

- ως όχημα της κατηγορίας N_1 , κλάση I, νοείται ένα όχημα N_1 με μάζα αναφοράς μη υπερβαίνουσα τα 1 305 kg,
- ως όχημα της κατηγορίας N_1 , κλάση II, νοείται ένα όχημα N_1 με μάζα αναφοράς μεγαλύτερη των 1 305 kg, αλλά μη υπερβαίνουσα τα 1 760 kg,
- ως όχημα της κατηγορίας N_1 , κλάση III, νοείται ένα όχημα N_1 με μάζα αναφοράς υπερβαίνουσα τα 1 760 kg.

Άρθρο 6

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία πριν από τις 19 Φεβρουαρίου 2005. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα εν λόγω μέτρα, αυτά περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από ανάλογη παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος που γίνεται η παραπομπή καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 7

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 8

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 11 Φεβρουαρίου 2004.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
P. COX

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. McDOWELL

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

I. Το παράρτημα I της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στη μέτρηση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου οχημάτων με κινητήρα των κατηγοριών M₁ και N₁.

Δεν εφαρμόζεται σε όχημα της κατηγορίας N₁ εάν:

- ο τύπος του κινητήρα που τοποθετείται στον εν λόγω τύπο οχήματος έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με την οδηγία 88/77/ΕΟΚ και
- η συνολική ετήσια παγκόσμια παραγωγή οχημάτων της κατηγορίας N₁ του κατασκευαστή δεν υπερβαίνει τις 2 000 μονάδες.»

2. Το σημείο 2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3. Για τη δοκιμή που περιγράφεται στο σημείο 6, ένα όχημα αντιπροσωπευτικό των οχημάτων του προς έγκριση τύπου τίθεται στη διάθεση της αρμόδιας για τις εγκρίσεις τύπου τεχνικής υπηρεσίας όταν οι δοκιμές διεξάγονται από αυτήν. Για οχήματα των κατηγοριών M₁ και N₁, τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου αναφορικά με τις εκπομπές τους σύμφωνα με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, η τεχνική υπηρεσία ελέγχει κατά τη διεξαγωγή της δοκιμής εάν το όχημα συμμορφώνεται προς τις οριακές τιμές που ισχύουν για τον συγκεκριμένο τύπο, όπως περιγράφεται στην οδηγία 70/220/ΕΟΚ.»

3. Στο σημείο 6.1 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Για την οδήγηση των οχημάτων που δεν επιτυγχάνουν τις οριακές τιμές επιτάχυνσης και μέγιστης ταχύτητας που απαιτούνται στον κύκλο δοκιμής, ο επιταχυντής πρέπει να πιέζεται πλήρως έως ότου επιτευχθεί και πάλι η απαιτούμενη καμπύλη λειτουργίας. Οι αποκλίσεις από τον κύκλο δοκιμής πρέπει να καταγράφονται στην έκθεση δοκιμής.»

4. Το σημείο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«11. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

11.1. Η έγκριση τύπου μπορεί να επεκταθεί σε οχήματα του ίδιου τύπου ή τύπου διαφορετικού ως προς τα ακόλουθα χαρακτηριστικά του παραρτήματος II, εάν οι μετρούμενες από την τεχνική υπηρεσία εκπομπές CO₂ δεν υπερβαίνουν περισσότερο του 4 % για οχήματα της κατηγορίας M₁ και του 6 % για οχήματα της κατηγορίας N₁, την τιμή της έγκρισης τύπου:

- Μάζα αναφοράς
- Μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα
- Τύπος αμαξώματος:
 - για M₁: τριών όγκων, δύο όγκων, στείσον βάγκον, κουπέ, κονβερτίμπλ, όχημα πολλαπλών χρήσεων
 - για N₁: φορτηγό, κλειστό (βαν),
- Ολικές σχέσεις μετάδοσης
- Εξοπλισμός κινητήρα και πρόσθετα εξαρτήματα

11.2. Επέκταση της έγκρισης οχημάτων της κατηγορίας N₁ στο πλαίσιο μιας οικογένειας:

11.2.1. Για οχήματα της κατηγορίας N₁ που έχουν εγκριθεί ως μέλη μιας οικογένειας οχημάτων σύμφωνα με τη διαδικασία του παραρτήματος Ι σημείο 12.2, η έγκριση τύπου μπορεί να επεκτείνεται σε οχήματα εντός της ίδιας οικογένειας, μόνον στην περίπτωση που η τεχνική υπηρεσία εκτιμά ότι η κατανάλωση καυσίμων του νέου οχήματος δεν υπερβαίνει την κατανάλωση καυσίμων του οχήματος επί του οποίου βασίζεται η κατανάλωση καυσίμων της οικογένειας οχημάτων.

Οι εγκρίσεις δύνανται επίσης να επεκταθούν σε οχήματα τα οποία:

- είναι έως 110 kg βαρύτερα από το μέλος της οικογένειας που υπέστη την δοκιμή, υπό τον όρο ότι δεν είναι βαρύτερα περισσότερο από 220 kg από το ελαφρύτερο μέλος της οικογένειας και
- έχουν χαμηλότερη ολική σχέση μετάδοσης από το μέλος της οικογένειας που υπέστη την δοκιμή μόνον λόγω αλλαγής στη διάσταση των ελαστικών και
- συμμορφώνονται προς την οικογένεια ως προς τις λοιπές πλευρές.

11.2.2. Για οχήματα της κατηγορίας N₁ που έχουν εγκριθεί ως μέλη μιας οικογένειας σύμφωνα με τη διαδικασία του παραρτήματος Ι σημείο 12.3, η έγκριση τύπου μπορεί να επεκτείνεται σε οχήματα εντός της ίδιας οικογένειας, μόνον στην περίπτωση που η τεχνική υπηρεσία εκτιμά ότι η κατανάλωση καυσίμων του νέου οχήματος βρίσκεται εντός των ορίων που έχουν καθοριστεί για τα δύο οχήματα της οικογένειας που παρουσιάζουν την χαμηλότερη και την υψηλότερη κατανάλωση καυσίμων, αντιστοίχως.»

5. Προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«12. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ N₁ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΙΑΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ

Τα οχήματα της κατηγορίας N₁ είναι δυνατόν να εγκρίνονται στο πλαίσιο μιας οικογένειας όπως καθορίζεται στο σημείο 12.1 με τη χρησιμοποίηση μίας από τις δύο εναλλακτικές μεθόδους που περιγράφονται στα σημεία 12.2 και 12.3.

12.1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τα οχήματα της κατηγορίας N₁ μπορούν να υπάγονται στην ίδια οικογένεια εάν οι ακόλουθες παράμετροι συμπίπτουν απολύτως είτε ευρίσκονται εντός των καθορισμένων ορίων:

12.1.1. Παράμετροι που οφείλουν να συμπίπτουν:

- κατασκευαστής και τύπος οχήματος, όπως καθορίζεται στο παράρτημα II μέρος I σημείο 0.2,
- κυβισμός κινητήρα,
- τύπος συστήματος ελέγχου εκπομπών,
- τύπος συστήματος καυσίμων όπως καθορίζεται στο παράρτημα II σημείο 1.5.2.

12.1.2. Οι ακόλουθες παράμετροι οφείλουν να βρίσκονται εντός των ακόλουθων ορίων:

- ολικές σχέσεις μετάδοσης (έως 8 % υψηλότερες από τη χαμηλότερη), όπως καθορίζονται στο παράρτημα II σημείο 1.6.3,
- μάζα αναφοράς (έως 220 kg μικρότερη από τη μεγίστη),
- εμπρόσθια επιφάνεια (έως 15 % μικρότερη από τη μεγίστη),
- ισχύς κινητήρα (έως 10 % μικρότερη από την μεγίστη ισχύ).

12.2. Η οικογένεια οχημάτων, όπως ορίζεται στο σημείο 12.1, είναι δυνατόν να εγκρίνεται με στοιχεία εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμων κοινά για όλα τα μέλη της οικογένειας. Η τεχνική υπηρεσία οφείλει να επιλέξει για δοκιμή το μέλος της οικογένειας που η υπηρεσία εκτιμά ότι έχει τις μέγιστες εκπομπές CO₂. Οι μετρήσεις αυτές διεξάγονται όπως περιγράφεται στο σημείο 6, και τα αποτελέσματα σύμφωνα με την μέθοδο που περιγράφεται στο σημείο 6.5 χρησιμοποιούνται ως τιμές έγκρισης τύπου κοινές για όλα τα μέλη της οικογένειας.

12.3. Τα οχήματα της αυτής οικογένειας οχημάτων, όπως ορίζεται στο σημείο 12.1, είναι δυνατόν να εγκρίνονται με μεμονωμένα στοιχεία εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμων για καθένα από τα μέλη της οικογένειας. Η τεχνική υπηρεσία επιλέγει για δοκιμή τα δύο οχήματα που η υπηρεσία εκτιμά ότι έχουν τις ανώτατες και τις κατώτατες τιμές εκπομπών CO₂ αντιστοίχως. Οι μετρήσεις διεξάγονται όπως περιγράφεται στο σημείο 6. Εάν τα στοιχεία του κατασκευαστή για τα δύο αυτά οχήματα βρίσκονται εντός των ορίων ανοχής που περιγράφονται στο σημείο 6.5, οι εκπομπές CO₂ που δηλώνει ο κατασκευαστής για όλα τα μέλη της οικογένειας οχημάτων είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται ως τιμές έγκρισης τύπου. Εάν τα στοιχεία του κατασκευαστή για τα δύο αυτά οχήματα βρίσκονται εκτός των ορίων ανοχής που περιγράφονται στο σημείο 6.5, τα αποτελέσματα σύμφωνα με την μέθοδο που περιγράφεται στο σημείο 6.5 χρησιμοποιούνται ως τιμές έγκρισης τύπου και η τεχνική υπηρεσία επιλέγει ένα ενδεδειγμένο αριθμό άλλων μελών της οικογένειας για πρόσθετες δοκιμές.»

II. Το παράρτημα II της οδηγίας 80/1268/EOK τροποποιείται ως εξής:

1. Το κείμενο στο άνω μέρος της σελίδας τροποποιείται ως εξής:

«Προσάρτημα στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ αριθ. ...:

που αφορά την έγκριση τύπου οχήματος ⁽⁶⁾ σχετικά με την οδηγία 80/1268/EOK (εκπομπές CO₂ και κατανάλωση καυσίμων) όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2004/3/ΕΚ.»

2. Στο προσάρτημα προστίθεται η ακόλουθη υποσημείωση:

«⁽⁶⁾ Για οχήματα που εγκρίνονται στο πλαίσιο οικογένειας σύμφωνα με το παράρτημα I σημείο 12, το παρόν προσάρτημα θα πρέπει να συμπληρώνεται για κάθε μεμονωμένο μέλος της οικογένειας οχημάτων.»

3. Επίσης, το προσάρτημα τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1.3 έχει ως εξής:

«1.3. Τύπος αμαξώματος:

1.3.1. M₁: τριών όγκων, δύο όγκων, στέισον βάνγκον, κουπέ, κονβερτίμπλ, όχημα πολλαπλών χρήσεων ⁽¹⁾.

1.3.2. N₁: φορηγό, κλειστό, (βαν).»

β) το σημείο 1.7 έχει ως εξής:

«1.7. Τιμές έγκρισης τύπου.»