

32004L0003

L 49/36

AZ EURÓPAI UNIÓ HIVATALOS LAPJA

2004.2.19.

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2004/3/EK IRÁNYELVE
(2004. február 11.)**

a 70/156/EGK és a 80/1268/EGK tanácsi irányelvnek az N₁ kategóriájú gépjárművek széndioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának mérésére tekintetében történő módosításáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 95. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A gépjárművek széndioxid-kibocsátásáról és tüzelőanyag-fogyasztásáról szóló, 1980. december 16-i 80/1268/EGK tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ egyike a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvben ⁽⁵⁾ megállapított típus-jóváhagyási eljárást szabályozó külön irányelveknek.
- (2) A Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett „Az Európai Uniónak az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása csökkentésére vonatkozó politikájáról és intézkedéseiről: egy európai éghajlatváltozási program (ECCP) felé” című közleménye végrehajtási stratégiát javasol az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, beleértve a közlekedési ágazatra vonatkozó európai stratégia felé” című zöld könyv szintén erőfeszítésekre hív fel a gépjárművek tüzelőanyag-fogyasztásának csökkentésére.
- (3) A személygépkocsikból származó szén-dioxid-kibocsátás (CO₂-kibocsátás) csökkentésére vonatkozó közösségi stratégia keretén belül, amint azt a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett „A személygépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentésére és az átlagos

tüzelőanyag-fogyasztás mérséklésére irányuló közösségi stratégia” című közleménye körvonalazza, a 80/1268/EGK irányelvben megállapított harmonizált mérési eljárást alkalmazzák alapeszközként. Tekintettel a könnyű hasznongépjárművek tüzelőanyag-fogyasztására és CO₂-kibocsátása csökkentésére vonatkozó későbbi intézkedések engedélyezésére, szükséges az irányelv alkalmazási körének az N₁ kategóriájú járművekre történő kiterjesztése is.

- (4) Amint azt az új személygépkocsik átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását ellenőrző rendszer létrehozásáról szóló, 2000. június 22-i 1753/2000/EK európai parlamenti és a tanácsi határozat ⁽⁶⁾ említi, a Bizottság tanulmányt készített az N₁ kategóriájú járművek fajlagos CO₂-kibocsátásának mérésére szolgáló harmonizált eljárás lehetőségeinek és hatásainak vizsgálatára. E tekintetben a gépjárművek külső gyújtású motorjainak kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. március 20-i 70/220/EGK tanácsi irányelv ⁽⁷⁾ szerinti kibocsátás-vizsgálat alkalmazása műszakilag elfogadható és a leginkább költséghatékony az ilyen kategóriájú gépjárművek tüzelőanyag-fogyasztásának és CO₂-kibocsátásának mérésére is.
- (5) Számos kisebb sorozatokat előállító cég beszállítóktól vásárol olyan motorokat, amelyek a kibocsátás tekintetében típusjóváhagyással rendelkeznek a járművekben használt dízelmotorok gáz-halmazállapotú szennyező anyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1987. december 3-i 88/77/EGK tanácsi irányelvnek megfelelően ⁽⁸⁾. Jelentős számú ilyen gyártó nem rendelkezik a szükséges infrastruktúrával vagy szakértelemmel a kipufogógáz- és a CO₂-kibocsátás vizsgálatának elvégzésére. Ezért szükséges a kisebb sorozatokat előállító cégek mentesítése, mivel az ezen irányelvnek történő megfelelés aránytalanul magas járulékos költségekkel terhelné őket.
- (6) Ezek az intézkedések hatással vannak a 70/156/EGK irányelv mellékleteire is.
- (7) A 70/156/EGK és a 80/1268/EGK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

⁽¹⁾ HL C 51. E, 2002.2.26., 317. o.

⁽²⁾ HL C 125., 2002.5.27., 6. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2002. szeptember 24-i véleménye (HL C 273. E, 2003.11.14., 22. o.), a Tanács 2003. október 9-i közös álláspontja (HL C 305. E, 2003.12.16., 1. o.), és az Európai Parlament 2003. október 16-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ HL L 375., 1980.12.31., 36. o. A legutóbb az 1999/100/EK bizottsági irányelvvel (HL L 334., 1999.12.28., 36. o.) módosított irányelv.

⁽⁵⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o. A legutóbb a 807/2003/EK rendelettel (HL L 122., 2003.5.16., 36. o.) módosított irányelv.

⁽⁶⁾ HL L 202., 2000.8.10., 1. o.

⁽⁷⁾ HL L 76., 1970.4.6., 1. o. A legutóbb a 2003/76/EK bizottsági irányelvvel (HL L 206., 1999.12.28., 29. o.) módosított irányelv.

⁽⁸⁾ HL L 36., 1988.2.9., 33. o. A legutóbb a 2001/27/EK bizottsági irányelvvel (HL L 107., 2001.4.18., 10. o.) módosított irányelv.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 70/156/EGK irányelv a következőképpen módosul:

a) az I. rész IV. mellékletének 39. sora helyébe a következő lép:

A jóváhagyás tárgya	Irányelv száma	Hivatkozás a Hivatalos Lapra	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„39. CO ₂ -kibocsátás/ tüzelőanyag- fogyasztás	80/1268/EGK	L 375., 1980.12.31, 36. o.	X			X						

b) az N₁, N₂ és N₃ kategóriájú teljes vagy befejezett járművekre vonatkozó közösségi megfelelési igazolás IX. melléklete I. részének 2. oldala a következő ponttal egészül ki:

„46.2. CO₂-kibocsátás/tüzelőanyag-fogyasztás ⁽¹⁾ (csak N₁ kategória):

Az alapirányelv és a legutóbbi, EK-típusjóváhagyásra vonatkozó módosító irányelv száma:

.....

	CO ₂ emisija	Degvielas patēriņš
Városi viszonyok: g/km l/100 km vagy gáz-halmazállapotú tüzelőanyagokra m ³ /100 km ⁽¹⁾
Városon kívüli viszonyok: g/km l/100 km vagy gáz-halmazállapotú tüzelőanyagokra m ³ /100 km ⁽¹⁾
Kombinált: g/km l/100 km vagy gáz-halmazállapotú tüzelőanyagokra m ³ /100 km ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Olyan jármű esetében, amely benzinnel és gáz-halmazállapotú tüzelőanyaggal is üzemeltethető, a folyamatot a másik tüzelőanyagra meg kell ismételni. Az olyan járműveket, amelyeknél a benzines rendszert csak szükséghelyzetre vagy az indításhoz építették be, és a benzintartály űrtartalma nem nagyobb 15 liternél, a vizsgálat szempontjából olyannak kell tekinteni, mint amelyek csak gáz-halmazállapotú tüzelőanyaggal üzemeltethetők.”

2. cikk

A 80/1268/EGK irányelv I. és II. melléklete ezen irányelv mellékletének megfelelően módosul.

3. cikk

Legkésőbb 2006. február 19-ig a Bizottság:

- tanulmányt nyújt be reprezentatív CO₂-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási adatok beszerzésének lehetőségeiről befejezett, több lépcsőben jóváhagyott járművek és olyan járművek esetén, amelyek kibocsátását a 88/77/EGK irányelv szerint mérték, az e mérésekkel kapcsolatos költség-haszon elemek figyelembe vétele érdekében;
- bemutatja az ezen irányelvben bevezetett járműcsalád-koncepció értékelését;
- adott esetben benyújtja a 70/156/EGK irányelv 13. cikke szerint létrehozott bizottságnak az ezen irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítására vonatkozó intézkedések tervezetét.

4. cikk

Amennyiben valamely szakosodott felépítménygyártó által gyártott jármű megfelel az alapjármű gyártójának valamely járműcsaládjá kritériumainak, a felépítménygyártó az ilyen gyártó által szolgáltatott tüzelőanyag-hatékonysági és CO₂-kibocsátási adatokat használhatja.

5. cikk

(1) Az N_1 járműkategóriára 2005. február 19-től a tagállamok a CO_2 -kibocsátással vagy a tüzelőanyag-fogyasztással kapcsolatos indokok alapján:

- a) nem tagadhatják meg valamely járműtípusra vonatkozóan az EK-típusjóváahagyás vagy a nemzeti típusjóváahagyás megadását;
- b) nem tagadhatják meg a jármű nyilvántartásba vételét, és nem tilthatják meg értékesítését vagy forgalomba helyezését a 70/156/EGK irányelv 7. cikke alapján,

ha a CO_2 -kibocsátási és a tüzelőanyag-fogyasztási értékeket az ezen irányelvvel módosított 80/1268/EGK irányelv előírásainak megfelelően állapították meg.

(2) Az N_1 kategóriájú, I. osztályba tartozó járművekre 2005. január 1-jétől, és az N_1 kategóriájú, II. és III. osztályba tartozó járművekre 2007. január 1-jétől a tagállamok:

- a) nem adhatják meg az EK-típusjóváahagyást a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerint;
- b) megtagadják a nemzeti típusjóváahagyás megadását, kivéve, ha a 70/156/EGK irányelv 8. cikke (2) bekezdésének rendelkezései alkalmazandók,

ha a CO_2 -kibocsátási és a tüzelőanyag-fogyasztási értékeket nem az ezen irányelvvel módosított 80/1268/EGK irányelv előírásainak megfelelően állapították meg.

(3) Az N_1 kategóriájú, I. osztályba tartozó járművekre 2006. január 1-jétől, és az N_1 kategóriájú, II. és III. osztályba tartozó járművekre 2008. január 1-jétől a tagállamok:

- a) az új járműveket a 70/156/EGK irányelv szerint kísérő megfelelőségi igazolásokat nem tekintik érvényesnek a fenti irányelv 7. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában;
- b) megtagadják azon új járművek nyilvántartásba vételét, és megtiltják értékesítését vagy forgalomba helyezését, amelyek nem rendelkeznek a 70/156/EGK irányelv szerinti, érvényes megfelelőségi igazolással, kivéve, ha a fenti irányelv 8. cikke (2) bekezdésének rendelkezései az irányadóak,

ha a CO_2 -kibocsátási és a tüzelőanyag-fogyasztási értékeket nem az ezen irányelvvel módosított 80/1268/EGK irányelv előírásainak megfelelően állapították meg.

(4) A több lépcsőben jóváhagyott, N_1 kategóriájú járművekre a (2) és (3) bekezdésben említett határidőket 12 hónappal el kell halasztani.

(5) E cikk alkalmazásában:

- N_1 kategóriájú, I. osztályba tartozó jármű: az 1 305 kg-nál kisebb referenciatömegű N_1 kategóriájú jármű,
- N_1 kategóriájú, II. osztályba tartozó jármű: az 1 305 kg-nál nagyobb, de 1 760 kg-nál kisebb referenciatömegű N_1 kategóriájú jármű,
- N_1 kategóriájú, III. osztályba tartozó jármű: az 1 760 kg-nál nagyobb referenciatömegű N_1 kategóriájú jármű.

6. cikk

A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2005. február 19-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

7. cikk

Ez az irányelv az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetésének napján lép hatályba.

8. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2004. február 11-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

P. COX

a Tanács részéről

az elnök

M. McDOWELL

MELLÉKLET

I. A 80/1268/EGK irányelv I. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. HATÁLY

Ezen irányelvet az M_1 és N_1 kategóriájú gépjárművek széndioxid (CO_2)-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának mérésére kell alkalmazni.

Ezen irányelvet nem kell alkalmazni az N_1 kategóriájú járműtípusra, ha:

- az adott járműtípusba szerelt motortípus a 88/77/EGK irányelv szerint típusjóváahagyást kapott, és
- a gyártó az N_1 kategóriába tartozó járműből az egész világon évente kevesebb mint 2 000 egységet gyártott.”

2. A 2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.3. A 6. pontban leírt vizsgálathoz egy, a jóváahagyandó járműtípust reprezentáló járművet kell benyújtani, ha a típus-jóváahagyási vizsgálatok elvégzésével megbízott felelős műszaki szolgálat maga végzi el a vizsgálatokat. Az M_1 és N_1 kategóriába tartozó, a kibocsátások tekintetében a 70/220/EGK irányelv szerint típusjóváahagyást nyert járművek esetében a műszaki szolgálat megvizsgálja, hogy a jármű megfelel-e az adott típusra érvényes, a 70/220/EGK irányelvben meghatározott határértékeknek.”

3. A 6.1. pont a következő bekezdéssel egészül ki:

„Azon járműveket, amelyek nem érik el a vizsgálati ciklusban meghatározott gyorsulási és legnagyobb sebességi értékeket, teljesen lenyomott gázpedállal kell működtetni addig, amíg a meghatározott menetgörbét ismét el nem érik. A vizsgálati ciklustól való eltéréseket a vizsgálati jelentésben rögzíteni kell.”

4. A 11. pont helyébe a következő szöveg lép:

„11. A TÍPUSJÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE

11.1. A típusjóváahagyást ki lehet terjeszteni az ugyanolyan típusú járművekre vagy olyan különböző típusú járművekre, amelyek a II. melléklet következő jellemzői tekintetében különböznek, abban az esetben, ha a műszaki szolgálat által mért CO_2 -kibocsátás nem lépi túl több mint 4 %-kal a típusjóváahagyásra meghatározott értéket az M_1 kategóriájú járműveknél, és több mint 6 %-kal az N_1 kategóriájú járműveknél:

- referenciatömeg,
- megengedett legnagyobb tömeg,
- felépítmény típusa:
 M_1 esetén: lépcsőshátú limuzin, ferdehátú limuzin, kombi, kupé, kabrió, többcélú jármű;
 N_1 esetén: nehéz-tehergépjármű, kistehergépkocsi,
- teljes áttételi viszonyszám,
- hajtómotor és segédberendezések.

11.2. N_1 kategóriájú járművek jóváahagyásának kiterjesztése egy járműcsaládon belül:

11.2.1. Az I. melléklet 12.2. pontjában meghatározott eljárás szerint járműcsalád tagjaként jóváahagyott N_1 kategóriájú járművekre a típusjóváahagyás az ugyanazon járműcsaládhoz tartozó más járművekre csak akkor terjeszthető ki, ha a műszaki szolgálat véleménye szerint az új jármű tüzelőanyag-fogyasztása nem haladja meg annak a járműnek a tüzelőanyag-fogyasztását, amelyen a járműcsalád tüzelőanyag-fogyasztása alapul.

A jóváahagyások kiterjeszthetők olyan járművekre is, amelyek:

- tömege legfeljebb 110 kg-mal haladja meg a járműcsalád vizsgált járművének tömegét, amennyiben a járműcsalád legkönnyebb járművének legfeljebb 220 kg-mal nagyobb tömegűek,
- teljes áttétele kizárólag az abroncsméret változása következtében kisebb, mint a járműcsalád vizsgált járművéé, és
- minden egyéb szempontból megfelelnek a járműcsaládnak.

11.2.2. Az I. melléklet 12.3. pontjában meghatározott eljárás szerint járműcsalád tagjaként jóváahagyott N_1 kategóriájú járművekre a típusjóváahagyás az ugyanahhoz a járműcsaládhoz tartozó más járművekre további vizsgálat nélkül csak akkor terjeszthető ki, ha a műszaki szolgálat véleménye szerint az új jármű tüzelőanyag-fogyasztása a járműcsalád legkisebb és legnagyobb tüzelőanyag-fogyasztású járművének tüzelőanyag-fogyasztása által megszabott határok közé esik.”

5. A következő ponttal egészül ki:

„12. N₁ KATEGÓRIÁJÚ JÁRMŰVEK TÍPUSJÓVÁHAGYÁSA EGY JÁRMŰCSALÁDON BELÜL

N₁ kategóriájú járművek a 12.1. pontban meghatározott járműcsaládon belül a 12.2. és a 12.3. pontban leírt két módszer egyikének alkalmazásával hagyhatók jóvá.

12.1. Ezen irányelvnek alkalmazásában az N₁ kategóriájú járművek akkor sorolhatók egy járműcsaládba, ha a következő paraméterek azonosak vagy a meghatározott határértékeken belül vannak.

12.1.1. Azonos paraméterek:

- a gyártó és típus a II. melléklet I. szakaszának 0.2. pontjában meghatározottak szerint,
- motor lökettérfogata,
- a kibocsátáscsökkentő rendszer típusa,
- a tüzelőanyag-ellátó rendszer típusa a II. melléklet 1.5.2. pontja szerint.

12.1.2. A következő paramétereknek az alábbi határértékeken belül kell lenniük:

- teljes áttételi viszonzyszám (legfeljebb 8 %-kal lehet nagyobb, mint a legkisebb érték) a II. melléklet 1.6.3. pontja szerint,
- referenciatömeg (legfeljebb 220 kg-mal lehet kisebb, mint a legnehezebb változat),
- elülső felület (legfeljebb 15 %-kal lehet kisebb, mint a legnagyobb változat),
- motorteljesítmény (legfeljebb 10 %-kal lehet kisebb, mint a legnagyobb érték).

12.2. A 12.1. pontban meghatározott járműcsaládra típusjóváhagyás adható, ha a CO₂-kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás adatai azonosak a család összes tagjára vonatkozólag. A műszaki szolgálat vizsgálatra a járműcsaládnak azt a tagját választja ki, amelynek a szolgálat véleménye szerint a legmagasabb a CO₂-kibocsátása. A méréseket a 6. pont szerint kell végezni és a 6.5. pontban leírt mérési eljárás szerinti eredményeket kell használni típus-jóváhagyási értékként, amely a járműcsalád összes tagjára vonatkozóan azonos.

12.3. A 12.1. pont szerint egy járműcsaládba sorolt járművek típusjóváhagyása megadható a család minden egyes tagjának egyedi CO₂-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási adatai alapján. A műszaki szolgálat vizsgálatra a járműcsaládnak azt a két járművét választja ki, amelynek a szolgálat véleménye szerint a legnagyobb, illetve a legkisebb a CO₂-kibocsátása. A méréseket a 6. pontban leírtak szerint kell végezni. Ha a gyártó által erre a két járműre megadott adatok a 6.5. pontban meghatározott tűrőhatárok közé esnek, abban az esetben a gyártó által a járműcsalád összes tagjára megadott CO₂-kibocsátási érték alkalmazható típus-jóváhagyási értékként. Ha a gyártó adatai nem esnek a tűrőhatárok közé, abban az esetben a 6.5. pontban meghatározott eljárás szerinti eredmények alkalmazhatók típus-jóváhagyási értékként, és a műszaki szolgálat a járműcsalád megfelelő számú más járművét választja ki további vizsgálatokra.”

II. A 80/1268/EGK irányelv II. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az oldal elején a szöveg a következőképpen módosul:

„Függelék a számú EK-típusbizonyítványhoz:

egy járműnek⁶ a legutóbb a 2004/3/EK irányelvvel módosított 80/1268/EGK irányelv (CO₂-kibocsátás és tüzelőanyag-fogyasztás) szerinti típusjóváhagyására vonatkozóan.”

2. A függelék a következő lábjegyzettel egészül ki:

„⁶ A járműcsaládon belül az I. melléklet 12. pontja szerint jóváhagyott járművek esetén a járműcsaládhoz tartozó minden egyes járműnek ezzel a kiegészítéssel kell rendelkeznie.”

3. A kiegészítés a továbbiakban a következőképpen módosul:

a) az 1.3. pont a következőképpen módosul:

„1.3. A felépítmény típusa:

1.3.1. M₁ esetén: lépcsőshátú limuzin, ferdehátú limuzin, kombi, kupé, kabrió, többcélú jármű¹;

1.3.2. N₁ esetén: nehéz-tehergépjármű, kistehergépkocsi”

b) az 1.7. pont a következőképpen módosul:

„1.7. Típus-jóváhagyási értékek”