

32004L0003

L 49/36

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

19.2.2004

DYREKTYWA 2004/3/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
z dnia 11 lutego 2004 r.
zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG i 80/1268/EWG w odniesieniu do pomiaru emisji dwutlenku
węgla i zużycia paliwa w pojazdach N₁
(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 80/1268/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. odnosząca się do emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa w pojazdach silnikowych ⁽⁴⁾ jest jedną z odrębnych dyrektyw w ramach procedury homologacji typu ustanowionej w dyrektywie Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽⁵⁾.
- (2) Komunikat Komisji skierowany do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie „Polityk i środków WE zmierzających do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych: ku Europejskiemu Programowi ds. Zmiany Klimatu (ECCP)”, przedstawia propozycję strategii wykonawczej w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, w tym środków, które należy podjąć w sektorze transportu. Zielona Księga „Ku europejskiej strategii na rzecz bezpieczeństwa zaopatrzenia w energię” w podobny sposób wzywa do wysiłków w celu poprawy zużycia paliwa w pojazdach silnikowych.
- (3) W oparciu o strategię wspólnotową na rzecz zmniejszenia emisji dwutlenku węgla (CO₂) z samochodów osobowych, jak podkreślono w komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady zatytułowanym „Wspólnotowa strategia na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z samochodów osobowych i poprawy zużycia paliwa”, zharmonizowaną metodologię pomiarów, ustanowioną w dyrektywie

80/1268/EWG, wykorzystano jako instrument podstawowy. Aby dopuścić dalsze środki mające na celu zmniejszenie zużycia paliwa i emisji CO₂ w sektorze lekkich pojazdów dostawczych, konieczne jest rozszerzenie zakresu tej dyrektywy w celu włączenia do niej również pojazdów kategorii N₁.

- (4) Zgodnie z decyzją 1753/2000/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 2000 r. ustanawiającą plan monitorowania średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych ⁽⁶⁾, Komisja przeprowadziła analizę w celu zbadania możliwości i implikacji zharmonizowanej procedury pomiaru indywidualnych emisji CO₂ z pojazdów kategorii N₁. W tym względzie, zastosowanie badania emisji przewidzianego w dyrektywie Rady 70/220/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych ⁽⁷⁾, również do celów pomiaru zużycia paliwa i emisji CO₂ dla tej kategorii pojazdów, uznano za technicznie dopuszczalne i najbardziej efektywne w odniesieniu do kosztów.
- (5) Wielu drobnych wytwórców kupuje od dostawców silniki, posiadające homologację typu w odniesieniu do emisji zgodnie z dyrektywą Rady 88/77/EWG z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników w wymuszonym zapłonie napędzanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach ⁽⁸⁾. Znaczna liczba tych wytwórców nie dysponuje niezbędnym oprzyrządowaniem ani ekspertyzami do przeprowadzania szczegółowych badań emisji spalin lub CO₂. Dlatego też należy zwolnić z tego obowiązku drobnych wytwórców, ponieważ dodatkowe koszty, które musieliby ponieść w celu wykonania niniejszej dyrektywy, byłyby nieproporcjonalnie wysokie.

- (6) Środki te mają także wpływ na załączniki do dyrektywy 70/156/EWG.

- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 70/156/EWG i 80/1268/EWG,

⁽¹⁾ Dz.U. C 51 E z 26.2.2002, str. 317.

⁽²⁾ Dz.U. C 125 z 27.5.2002, str. 6.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2002 r. (Dz.U. C 273 E z 14.11.2003, str. 22), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 października 2003 r. (Dz.U. C 305 E 16.12.2003, str. 1) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 16 grudnia 2003 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 36. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 1999/100/WE (Dz.U. L 334 z 28.12.1999, str. 36).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 42 z 23. 2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 807/2003 (Dz.U. L 122 z 16. 5.2003, str. 36).

⁽⁶⁾ Dz.U. L 202 z 10. 8.2000, str. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 76 6. 4.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2003/76/WE (Dz.U. L 206 z 15.8.2003, str. 29).

⁽⁸⁾ Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 33. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/27/WE (Dz.U. L 107 z 18. 4.2001, str. 10).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 70/156/EWG wprowadza się następujące zmiany:

a) rząd 39 w części I załącznika IV otrzymuje brzmienie:

Zagadnienie	Numer dyrektywy	Odniesienie do Dziennika Urzędowego	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„39. Emisje CO ₂ /zużycie paliwa	80/1268/EWG	L 375, z 31.12.1980, str. 36	X			X						

b) w części I strona 2 załącznika IX, w świadectwie zgodności WE dla pojazdów kompletnych lub skompletowanych kategorii N₁, N₂ i N₃ dodaje się pkt 46.2. w brzmieniu:

„46.2. Emisje CO₂/zużycie paliwa¹ (tylko dla N₁):

Numer dyrektywy bazowej i ostatnia dyrektywa zmieniająca mająca zastosowanie do homologacji typu WE:

	Emisja CO ₂	Zużycie paliwa
Warunki ruchu miejskiego:	 g/km	 l/100 km lub w przypadku paliw gazowych m ³ /100 km ⁽¹⁾
Warunki ruchu poza miastem:	 g/km	 l/100 km lub w przypadku paliw gazowych m ³ /100 km ⁽¹⁾
Warunki łączone:	 g/km	 l/100 km lub w przypadku paliw gazowych m ³ /100 km ⁽¹⁾

⁽¹⁾ W przypadku gdy pojazd porusza się albo na benzynie albo na gaz, określić ponownie w odniesieniu do benzyny lub paliw gazowych. Pojazdy wyposażone w system napędu benzyną tylko w sytuacjach awaryjnych lub startowych, i których zbiornik na benzynę zawiera nie więcej niż 15 litrów benzyny, powinny być traktowane w czasie badania jako pojazdy napędzane tylko paliwem gazowym.”

Artykuł 2

W załącznikach I i II do dyrektywy 80/1268/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Najpóźniej do 19 lutego 2006 r. Komisja:

- przedstawi analizę możliwości uzyskania reprezentatywnych danych na temat emisji CO₂ i zużycia paliwa dla skompletowanych wielostopniowych pojazdów i pojazdów, których emisje zostały zmierzone zgodnie z dyrektywą 88/77/EWG w celu uwzględnienia aspektów efektywności w stosunku do kosztów tych pomiarów;
- przedstawi ocenę koncepcji rodziny pojazdów wprowadzonej w niniejszej dyrektywie;
- w razie potrzeby przedstawi propozycję środków w celu dostosowania niniejszej dyrektywy do postępu technicznego Komitetowi ustanowionemu art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

Artykuł 4

Jeżeli pojazd wyprodukowany przez specjalistycznego wytwórcę autobusów spełnia kryteria jednego z rodziny pojazdów producenta pojazdu podstawowego, wytwórca autobusów może wykorzystywać dane zużycia paliwa i emisji CO₂ dostarczone przez producenta.

Artykuł 5

1. Z mocą od 19 lutego 2005 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii N₁ Państwa Członkowskie nie mogą na podstawie emisji CO₂ lub zużycia paliwa:

- a) odmówić udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla dowolnego typu pojazdu silnikowego;
- b) zakazać na podstawie z art. 7 dyrektywy 70/156/EWG rejestrowania, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu pojazdów,

jeśli wartości emisji dwutlenku węgla lub zużycia paliwa zostały ustalone zgodnie z wymogami dyrektywy 80/1268/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

2. Z mocą od 1 stycznia 2005 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii N₁, klasy I i z mocą od 1 stycznia 2007 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii N₁, klasy II i III Państwa Członkowskie:

- a) nie udzielają homologacji typu WE, na podstawie art. 4 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG;
- b) odmawiają udzielania krajowej homologacji typu, z wyjątkiem przypadków powoływania przepisów art. 8 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG,

jeśli wartości emisji i zużycia paliwa nie zostały określone zgodnie z wymogami dyrektywy 80/1268/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

3. Z mocą od 1 stycznia 2006 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii N₁, klasy I i z mocą od 1 stycznia 2008 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii N₁, klasy II i III Państwa Członkowskie:

- a) uznają świadectwa zgodności, towarzyszące nowym pojazdom zgodnie z dyrektywą 70/156/EWG, za nieważne w rozumieniu art. 7 ust. 1 tej dyrektywy;
- b) odmawiają rejestracji, sprzedaży oraz dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów, którym nie towarzyszą ważne świadectwa zgodności zgodnie z dyrektywą 70/156/EWG, z wyjątkiem przypadków powoływania przepisów art. 8 ust. 2 dyrektywy,

jeśli wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa nie zostały określone zgodnie z wymogami dyrektywy 80/1268/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

4. Dla pojazdów wielostopniowych kategorii N₁, dane wymienione w ust. 2 i 3 zostają odroczone na 12 miesięcy.

5. Do celów niniejszego artykułu:

- pojazd kategorii N₁ klasy I, oznacza pojazd N₁ o masie odniesienia nie przekraczającej 1 305 kg,
- pojazd kategorii N₁ klasy II, oznacza pojazd N₁ pojazd o masie odniesienia większej niż 1 305 kg, ale nie przekraczającej 1 760 kg,
- pojazd kategorii N₁ klasy III, oznacza pojazd N₁ o masie odniesienia przekraczającej 1 760 kg.

Artykuł 6

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do 19 lutego 2005 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia ustanawiane są przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 7

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 8

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 11 lutego 2004 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. McDOWELL

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

I. W załączniku I do dyrektywy 80/1268/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1) punkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. ZAKRES

Niniejszą dyrektywę stosuje się do emisji dwutlenku węgla (CO₂) i zużycia paliwa we wszystkich pojazdach silnikowych kategorii M₁ i N₁.

Nie ma ona zastosowania do typu pojazdów N₁, jeżeli zarówno:

- typ silnika zamocowany w pojeździe otrzymał homologację typu w zastosowaniu dyrektywy 88/77/EWG, oraz
- całkowita światowa roczna produkcja pojazdów N₁ danego producenta jest mniejsza niż 2 000 sztuk.”;

2) ppkt 2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.3. W przypadku gdy służba techniczna odpowiedzialna za badania homologacyjne typu sama wykonuje badania, do badania określonego w pkt 6 niniejszego załącznika dostarcza się pojazd reprezentatywny dla danego typu pojazdów. W odniesieniu do pojazdów M₁ i N₁, które uzyskały homologację typu w odniesieniu do ich emisji zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG, w czasie badania służba techniczna sprawdza, czy dany pojazd odpowiada wartościom dopuszczalnym dla tego typu, określonym w dyrektywie 70/220/EWG.”;

3) w ppkt 6.1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Pojazdy, które nie osiągają wielkości przyspieszeń i maksymalnej prędkości wymaganej w cyklu badania, muszą być prowadzone z urządzeniem do sterowania i kontroli przyspieszenia w pełni włączonym, dopóki ponownie nie osiągną wymaganej krzywej działania. Odchylenia od cyklu działania muszą być zarejestrowane w sprawozdaniu z badań.”;

4) punkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11. ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI

11.1. Homologacja typu może zostać rozszerzona na pojazdy tego samego typu lub typów różniących się ze względu na następujące cechy wymienione w załączniku II, jeśli emisja CO₂ zmierzona przez służby techniczne nie przewyższy o więcej niż 4 % wartości homologacji typu dla pojazdów kategorii M₁ i 6 % dla pojazdów kategorii N₁:

- masę odniesienia,
- maksymalną dopuszczalną masę,
- rodzaj nadwozia:
 - dla M₁: zamknięte, z włazem tylnym, kombi, coupé, ze składanym dachem, pojazd wielozadaniowy
 - dla N₁: ciężarówka, furgon,
- całkowite przełożenie biegów,
- wyposażenie silnika i akcesoria.

11.2. Rozszerzenie homologacji pojazdów kategorii N₁ w obrębie rodziny pojazdów:

11.2.1. Dla pojazdów kategorii N₁, które uzyskały homologację jako członkowie rodziny pojazdów przy zastosowaniu procedury ppkt 12.2 załącznika I, homologacja typu może być rozszerzona na pojazdy z obrębu tej samej rodziny, wyłącznie jeżeli służby techniczne oszacują, że zużycie paliwa nowego pojazdu nie przekracza zużycia paliwa pojazdu, który stanowił podstawę zużycia paliwa rodziny.

Homologacje mogą być również rozszerzone na pojazdy, które:

- są do 110 kg cięższe niż badany członek rodziny, przy zapewnieniu, że mieszczą się w granicy 220 kg od najbliższego członka rodziny,
- posiadają niższy całkowity współczynnik przełożenia niż badany członek rodziny wyłącznie z powodu zmiany wymiarów opon, oraz
- odpowiadają charakterystyce rodziny we wszystkich innych aspektach.

11.2.2. Dla pojazdów kategorii N₁, które uzyskały homologację jako członkowie rodziny pojazdów przy zastosowaniu procedury ppkt 12.3 załącznika I, homologacja typu może być rozszerzona na pojazdy z obrębu tej samej rodziny bez dodatkowego badania, wyłącznie jeżeli służba techniczna oszacuje, że zużycie paliwa nowego pojazdu zawiera się w granicach ustalonych dla dwóch pojazdów rodziny, które posiadają odpowiednio najmniejsze i największe zużycie paliwa.”;

5) Dodaje się punkt w brzmieniu:

„12. HOMOLOGACJA POJAZDÓW KATEGORII N_1 W OBRĘBIE RODZINY

Pojazdy kategorii N_1 mogą uzyskać homologację w obrębie rodziny zgodnie z ppkt 12.1 przy zastosowaniu jednej z dwóch alternatywnych metod opisanych w ppkt 12.2 i 12.3.

12.1. Pojazdy N_1 mogą zostać utworzyć rodzinę do celów niniejszej dyrektywy, jeżeli następujące parametry są identyczne lub mieszczą się w określonych granicach:

12.1.1. Identycznymi parametrami są:

- producent i typ zgodnie z sekcją I ppkt 0.2 załącznika II,
- pojemności silnika,
- typ systemu ograniczenia emisji,
- typ systemu paliwowego zgodnie z ppkt 1.5.2 załącznika II.

12.1.2. Następujące parametry muszą mieścić się w następujących granicach:

- stosunki całkowitego przełożenia (nie więcej niż 8 % wyższego do najniższego) zgodnie z ppkt 1.6.3 załącznika II,
- masa odniesienia (nie więcej niż 220 kg najlżejszej do najcięższej),
- powierzchnia czołowa (nie więcej niż 15 % najmniejszej do największej),
- moc silnika (nie większa niż 10 % wartości najmniejszej do największej).

12.2. Pojazd należący do rodziny zgodnie z ppkt 12.1 może uzyskać homologację na podstawie danych dotyczących emisji CO_2 i zużycia paliwa, które są wspólne dla wszystkich członków rodziny. Służby techniczne muszą wybrać do badania takiego członka rodziny, u którego przewiduje najwyższą emisję CO_2 . Pomiary są przeprowadzane zgodnie z opisem w pkt 6, a wyniki uzyskane zgodnie z metodą opisaną w ppkt 6.5 są używane jako wartości homologacji typu, które są wspólne dla wszystkich członków rodziny.

12.3. Pojazdy, które tworzą rodzinę zgodnie z ppkt 12.1 mogą uzyskać homologację na podstawie poszczególnych danych emisji CO_2 i zużycia paliwa dla każdego z członków rodziny. Służby techniczne wybierają do badania dwa pojazdy, u których przewiduje odpowiednio najwyższą i najniższą emisję CO_2 . Pomiary są przeprowadzane zgodnie z opisem w pkt 6. Jeżeli dane producenta dla tych dwóch pojazdów mieszczą się w granicach tolerancji opisanych w ppkt 6.5, wartość emisji CO_2 deklarowana przez producenta dla wszystkich członków rodziny pojazdów może być wykorzystana do homologacji typu. Jeżeli dane producenta nie mieszczą się w granicach tolerancji, do homologacji typu używa się wyników uzyskanych zgodnie z metodą opisaną w ppkt 6.5. a służby techniczne wybierają odpowiednią liczbę innych członków rodziny do dodatkowych badań.”

II. W załączniku II do dyrektywy 80/1268/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1) tekst u góry strony otrzymuje brzmienie:

„Addendum do świadectwa homologacji typu WE nr:

dotyczącego homologacji typu pojazdu⁶ w odniesieniu do dyrektywy 80/1268/EWG (emisje CO_2 i zużycie paliwa) ostatnio zmienionej dyrektywą 2004/3/WE.”;

2) w Addendum dodaje się przypis w brzmieniu:

„⁶ W odniesieniu do pojazdów, które uzyskały homologację w obrębie rodziny zgodnie z pkt 12 załącznika I, niniejsze Addendum musi być dostarczone dla każdego poszczególnego członka rodziny pojazdów.”

3) w Addendum wprowadza się następujące zmiany:

a) ppkt 1.3 otrzymuje brzmienie:

„1.3. Rodzaj nadwozia:

1.3.1. dla M_1 : zamknięte, z włączem tylnym, kombi, coupé, ze składanym dachem, pojazd wielozadaniowy

1.3.2. dla N_1 : ciężarówka, furgon”;

b) ppkt 1.7 otrzymuje brzmienie:

„1.7. Wartości homologacji typu”.