31996L0069



# SMERNICA RADY A EURÓPSKEHO PARLAMENTU 96/69/ES

## z 8. októbra 1996,

## ktorá mení a dopĺňa smernicu 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi z motorových vozidiel

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva a najmä na jej článok 100a,

so zreteľom na návrh Komisie, ([1])

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru, ([2])

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 189b zmluvy, ([3])

(1) keďže by mali byť prijaté opatrenia v rámci dosiahnutia cieľov vnútorného trhu; keďže vnútorný trh predstavuje oblasť bez vnútorných hraníc, v ktorej je zaručený voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu;

(2) keďže v prvom akčnom programe Európskeho spoločenstva o ochrane životného prostredia, ([4]) ktorý Rada schválila 22. novembra 1973, sa vyzýva brať zreteľ na posledné vedecké poznatky v boji proti znečisťovaniu vzduchu výfukovými plynmi z motorových vozidiel a na už prijaté smernice, ktoré sa majú príslušne zmeniť a doplniť; keďže piaty akčný program, ktorého všeobecný prístup bol schválený 1. februára 1993, ([5]) predpokladá vyvinúť ďalšie úsilie zamerané na podstatné zníženie súčasnej úrovne emisií škodlivín z motorových vozidiel;

(3) keďže ciele zníženia úrovne emisie škodlivín z motorových vozidiel a fungovania vnútorného trhu pre vozidlá nemôžu byť dosiahnuté jednotlivými členskými štátmi a môžu byť preto lepšie dosiahnuté aproximáciou právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa opatrení, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel;

(4) keďže sa uznáva, že rozvoj dopravy v spoločenstve má nepriaznivé účinky na životné prostredie a že z toho dôvodu existuje riziko jeho zhoršenia; keďže niektoré doteraz vykonané oficiálne odhady zvýšenia hustoty premávky boli nižšie než skutočný vývoj v spoločenstve a keďže z toho dôvodu by mali byť stanovené omnoho prísnejšie normy emisií pre všetky motorové vozidlá;

(5) keďže Komisia v roku 1993 prijala Európsky program o emisiách, palivách a technológiách motora (EPEFE); keďže tento program bol založený s cieľom zabezpečiť, aby sa návrhy ďalších smerníc o emisiách škodlivín usilovali o najlepšie riešenia v záujme spotrebiteľov aj hospodárstva; keďže tento program sa zaoberá emisiami škodlivín z motorových vozidiel a ich palivami;

(6) keďže smernica 70/220/EHS, ([6]) ktorá sa zaoberá opatreniami proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel, je jednou zo samostatných smerníc pre postup EHS typového schvaľovania, ktorý stanovila smernica 70/156/EHS; ([7])

(7) keďže v smernici 70/220/EHS sú stanovené limitné hodnoty pre emisie oxidu uhoľnatého a nespálených uhľovodíkov z motorov takýchto vozidiel; keďže tieto limitné hodnoty boli najprv znížené smernicou 74/290/EHS ([8]) a doplnené na základe smernice Komisie 77/102/EHS ([9]) o limity prípustných emisií oxidu dusíka; keďže limity pre tieto tri typy škodlivín boli postupne znižované smernicami Komisie 78/665/EHS, ([10]) 83/351/EHS ([11]) a 88/76/EHS; ([12]) keďže limitné hodnoty pre emisie škodlivých častíc z dieselových motorov boli zavedené smernicou 88/436/EHS; ([13])

([1]) Ú. v. ES C 390, 31. 12. 1994, s. 26 a Ú. v. ES C 19, 23. 1. 1996, s. 13.
([2]) Ú. v. ES C 201, 26. 7. 1993, s. 9.
([3]) Stanovisko Európskeho parlamentu z 20. septembra 1995 (Ú. v. ES C 269, 16.10.1995, s. 82), spoločná pozícia Rady z 22. decembra 1995 (Ú. v. ES C 37, 9. 2. 1996, s. 23) a rozhodnutie Európskeho parlamentu z 9. mája 1996 (Ú. v. ES C 152, 27. 5. 1996, s. 44).
([4]) Ú. v. ES C 112, 20. 12. 1973, s. 1.
([5]) Ú. v. ES C 138, 17. 5. 1993, s. 1.
([6]) Ú. v. ES L 76, 6. 4. 1970, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 94/12/ES (Ú. v. ES L 100, 19. 4. 1994, s. 42).
([7]) Ú. v. ES L 42, 23. 2. 1970, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 95/54/ES (Ú. v. ES L 266, 8. 11. 1995, s. 1).
([8]) Ú. v. ES L 159, 15. 6. 1974, s. 61.
([9]) Ú. v. ES L 32, 3. 2. 1977, s. 32.
([10]) Ú. v. ES L 223, 14. 8. 1978, s. 48.
([11]) Ú. v. ES L 197, 20. 7. 1983, s. 1.
([12]) Ú. v. ES L 36, 9. 2. 1988, s. 1.
([13]) Ú. v. ES L 214, 6. 8. 1988, s. 1.

keďže prísnejšie Európske normy pre emisie plynných škodlivín z motorových vozidiel pod 1400 cm³ boli zavedené smernicou 89/458/EHS; ([1]) keďže tieto normy boli rozšírené pre všetky osobné automobily nezávisle od objemu motora, na základe zdokonaleného Európskeho testovacieho postupu zahŕňajúceho mimomestské jazdné cykly; keďže požiadavky týkajúce sa emisií pri odparovaní a životnosti častí vozidla, ktoré majú vzťah k emisiám, ako aj prísnejšie normy pre škodlivé častice vozidiel vybavených dieselovými motormi, boli zavedené smernicou 91/441/EHS; ([2]) keďže pre osobné automobily určené k preprave viac než šiestich osôb vrátane vodiča, alebo majúce maximálnu hmotnosť viac než 2500 kg, ľahké úžitkové vozidlá a terénne vozidlá, ktoré podliehajú smernici 70/220/EHS, platia podľa smernice 93/59/EHS, ([3]) prísnejšie normám než sú tie, ktoré platia pre osobné automobily, berúc do úvahy špecifické charakteristiky takých vozidiel; keďže normy pre osobné automobily boli sprísnené smernicou 94/12/ES, ktorá tiež zaviedla novú metódu posudzovania zhody výroby; keďže je potrebné harmonizovať normy pre ľahké úžitkové vozidlá s normami pre osobné automobily, aby boli rovnako prísne ako tie, ktoré platia pre osobné automobily;

(8) keďže práca vykonaná Komisiou v tejto oblasti ukázala, že najlepšia technológia bežne dostupná priemyslu spoločenstva môže byť ďalej zdokonalená tak, aby umožnila ľahkým úžitkovým vozidlám spĺňať podstatne znížené limity emisií; keďže to rovnako platí aj o objavujúcich sa nových technológiách; keďže navrhované normy budú platiť pre schvaľovanie nových typov vozidiel ako aj pre posudzovanie zhody výroby, pretože upravená metóda odberu vzoriek a štatistického vyhodnotenia, umožňuje odstrániť tolerancie prípustné pre limitné hodnoty stanovené podľa predchádzajúcich vývojových stupňov smernice 70/220/EHS;

(9) keďže Komisia preskúmala možnosť zlúčenia vozidlových tried II a III, skutočné podmienky jazdy ľahkých úžitkových vozidiel v mestskej a mimomestskej premávke a špeciálne charakteristiky týchto vozidiel;

(10) keďže členské štáty by mali mať možnosť pomocou daňových stimulov urýchliť zavádzať na trh vozidlá, ktoré spĺňajú požiadavky schválené na úrovni spoločenstva, pretože také daňové stimuly sa musia zhodovať s ustanoveniami zmluvy a spĺňať určité podmienky, ktoré majú zabrániť poruchám vnútorného trhu; keďže ustanovenia tejto smernice nemajú vplyv na právo členských štátov, zahrnúť emisie nečistôt a iných látok do základu, z ktorého sa vypočítavajú cestné dane z motorových vozidiel;

(11) keďže predchádzajúca notifikácia požiadaviek tejto smernice je bez vplyvu na notifikáciu požiadaviek podľa iných ustanovení práva spoločenstva, obzvlášť článku 93 ods. 3 zmluvy;

(12) keďže je vhodné, aby Európsky parlament a Rada do 31. decembra 1997 prijali požiadavky platné pre etapu začínajúcu rokom 2000 na základe návrhu, ktorý musí Komisia predložiť do 30. júna 1996 a ktorý má byť zameraný na podstatné zníženie emisií ľahkých úžitkových vozidiel;

(13) keďže opatrenia na zníženie emisií škodlivín od roku 2000 musia tvoriť časť integrovaného a viacsmerového prístupu, zahŕňajúceho všetky opatrenia na zníženie znečisťovania ovzdušia premávkou na cestách; keďže všetky parametre uvedené v článku 4 smernice 94/12/ES sú významné; keďže cieľom požiadaviek platných od roku 2000 pre ľahké úžitkové vozidlá by malo byť stanovenie noriem rovnako prísnych ako sú normy pre osobné automobily, využívajúc technológiu zníženia emisií a jednotnú technickú úroveň a berúc do úvahy špeciálne charakteristiky ľahkých úžitkových vozidiel, a pre vozidlá kategórie N1, triedy II a III, potrebu zohľadnenia akýchkoľvek premeraných podmienok pokiaľ ide o životnosť; keďže Komisia musí podniknúť nevyhnutné analýzy aspektov environmentálnych, technických aspektov a aspektov nákladovej efektívnosti, a poskytnúť pred koncom júna 1996 množstevne stanovené ciele, na ktoré sa majú zamerať opatrenia spoločenstva použiteľné od roku 2000,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

*Článok 1*

Príloha I k smernici 70/220/EHS sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou k tejto smernici.

*Článok 2*

1. S účinnosťou od 1. októbra 1996 musia členské štáty uznať zhodu s požiadavkami smernice 70/220/EHS, zmenenými a doplnenými touto smernicou, na účely článkov 4 ods. 1 a 7 ods. 1 smernice 70/156/EHS.

([1]) Ú. v. ES L 226, 3. 8. 1989, s. 1.
([2]) Ú. v. ES L 242, 30. 8. 1991, s. 1.
([3]) Ú. v. ES L 186, 28. 7. 1993, s. 21.

2. S účinnosťou od 1. januára 1997 nemôžu členské štáty pre vozidlá triedy I a s účinnosťou od 1. januára 1998 pre vozidlá triedy II a III naďalej udeliť:

— ES typové schválenie podľa článku 4 ods. 1 smernice 70/156/EHS, alebo

— národné typové schválenie, pokiaľ sa nepoužijú ustanovenia článku 8 ods. 2 smernice 70/156/EHS,

pre typ vozidla z dôvodov týkajúcich sa znečisťovania ovzdušia emisiami z motora, ak nespĺňa ustanovenia smernice 70/220/EHS, zmenené a doplnené touto smernicou.

3. S účinnosťou od 1. októbra 1997, musia členské štáty pre vozidlá triedy I a s účinnosťou od 1. októbra 1998 pre vozidlá tried II a III:

— považovať osvedčenia o zhode, ktoré sprevádzajú nové vozidlá podľa ustanovení smernice 70/156/EHS, za neplatné na účely článku 7 ods. 1 tejto smernice, a

— odmietnuť registráciu, predaj a uvedenie do prevádzky nových vozidiel, ktoré nemajú osvedčenie o zhode v súlade so smernicou 70/156/EHS, pokiaľ sa nepoužijú ustanovenia článku 8 ods. 2 smernice 70/156/EHS,

z dôvodov týkajúcich sa znečisťovania ovzdušia emisiami z motora, ak nie sú splnené požiadavky smernice 70/220/EHS, zmenené a doplnené touto smernicou.

*Článok 3*

Členské štáty môžu urobiť opatrenie, týkajúce sa daňovej stimulácie len pre motorové vozidlá, ktoré spĺňajú požiadavky smernice 70/220/EHS, zmenenej a doplnenej touto smernicou. Také stimuly sa musia zhodovať s ustanoveniami zmluvy a spĺňať nasledovné podmienky:

— platia pre všetky nové vozidlá ponúkané na predaj na trhu členského štátu, ktoré v predstihu spĺňajú požiadavky smernice 70/220/EHS, zmenené a doplnené touto smernicou,

— prestanú platiť s účinnosťou od povinnej aplikácie hodnôt emisií stanovených v článku 2 ods. 3 pre nové motorové vozidlá,

— majú pre každý typ vozidla nižšiu hodnotu než dodatočné náklady na technické zariadenia potrebné k zabezpečeniu zhody so stanovenými hodnotami a náklady na ich montáž na vozidlo.

Komisia má byť vo vhodnej dobe informovaná o akýchkoľvek plánoch na zavedenie alebo úpravu daňových stimulov uvedených v prvom odseku tak, aby sa k nim mohla vyjadriť.

*Článok 4*

Európsky parlament a Rada, konajúc za podmienok uložených zmluvou, rozhodnú do 31. decembra 1997 o návrhoch predložených Komisiou do 30. júna 1996, a prijmú opatrenia spoločenstva týkajúce sa ďalšej etapy zníženia znečistenia ovzdušia emisiami z motorových vozidiel, ktoré sú predmetom tejto smernice. Tieto opatrenia budú platiť od roku 2000.

V týchto návrhoch Komisia uplatní prístup uvedený v článku 4 smernice 94/12/ES.

*Článok 5*

1. Členské štáty do 1. apríla 1997 ([1]) prijmú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Okamžite o tom budú informovať o Komisiu.

Keď členské štáty príjmu uvedené ustanovenia, zahrnie sa do nich odkaz na túto smernicu, alebo ich takýto odkaz bude sprevádzať v prípade ich oficiálneho uverejnenia. Členské štáty určia, ako sa takýto odkaz uvedie.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie základných ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijmú v oblasti upravenej touto smernicou.

*Článok 6*

Táto smernica nadobudne účinnosť na 20. deň odo dňa jej uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev.*

*Článok 7*

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 8. októbra 1996

| *Za Európsky parlament* | *Za Radu* |
|---|---|
| *predseda* | *predseda* |
| E. HÄNSCH | P. RABBITE |

([1]) Pozn. prekladateľa: dátum opravený podľa „corrigenda“ uverejneného v Ú. v. ES L 83, 25. 3. 1997, s. 23.

*PRÍLOHA*

**Úpravy príloh k smernici 70/220/EHS zmenené a doplnené smernicou 93/59/EHS**

Bod 5.3.1.4 sa v tabuľke nahradzuje takto:

| Kategória/trieda vozidla | | Referenčná hmotnosť | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Limitné hodnoty Hmotnosť oxidu uhoľnatého $L_1$ | (g/km) Súčet hmotností uhľovodíkov a oxidov dusíka $L_2$ | | (g/km) Hmotnosť častíc $L_3$ | | (g/km) Kategó-ria Trieda |
| RH | (kg) | | Benzín | Nafta | Benzín | Nafta (1) | Nafta(1) |
| M (2) | — | všetky | 2,2 | 1,0 | 0,5 | 0,7 | 0,08 |
| $N_1$ (3) | I | RH ≤ 1250 | 2,2 | 1,0 | 0,5 | 0,7 | 0,08 |
| | II | 1250< RH≤ 1700 | 4,0 | 1,25 | 0,6 | 1,0 | 0,12 |
| | III | 1700 < RH | 5,0 | 1,5 | 0,7 | 1,2 | 0,17 |

(1) Do 30. septembra 1999, pre vozidlá vybavené dieselovými motormi s priamym vstrekom, sú limitné hodnoty $L_2$ a $L_3$ nasledovné:

| | $L_2$ | $L_3$ |
|---|---|---|
| — kategória M(2) a $N_1$(3) trieda I: | 0,9 | 0,10 |
| — kategória $N_1$(3) trieda II: | 1,3 | 0,14 |
| — kategória $N_1$(3) trieda III: | 1,6 | 0,20 |

(2) Výnimka:

— vozidlá určené k preprave viac než šesť osôb vrátane vodiča,
— vozidlá, ktorých maximálna hmotnosť presahuje 2 500 kg.

(3) A tie motorové vozidlá kategórie M, ktoré sú špecifikované v poznámke pod čiarou (2).