

32002L0051

20.9.2002

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

L 252/20

ДИРЕКТИВА 2002/51/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 19 юли 2002 година****за намаляване замърсяването на въздуха с вредни емисии от двуколесни и триколесни моторни превозни средства и за изменение на Директива 97/24/ЕО****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 95 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ⁽²⁾,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁽³⁾, в светлината на съвместния текст, одобрен от Помилителния комитет на 1 май 2002 г.,

като имат предвид, че:

- (1) Петата програма за действие на Европейската общност за защита на околната среда, която в общи линии бе одобрена от Съвета с Резолюцията на Съвета и от представителите на правителствата на държавите-членки, които се срещнаха в рамките на Съвета на 1 февруари 1993 г. ⁽⁴⁾, изисква да се положат допълнителни усилия за значително намаляване на съществуващото равнище на вредните емисии от моторните превозни средства.
- (2) Директива 97/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1997 г. относно някои компоненти или характеристики на двуколесните или триколесните моторни превозни средства ⁽⁵⁾ е само една от всички директиви, регулиращи процедурата за типово одобрение, въведена с Директива 92/61/ЕО от 30 юни 1992 г. относно типовото одобрение на двуколесни или триколесни моторни превозни средства ⁽⁶⁾.
- (3) В съответствие с член 5 от Директива 97/24/ЕО Комисията се задължава, в рамките на 24 месеца от деня на приемане на директивата, да предостави на Европейския парламент и на Съвета предложение, изготвено въз основа на проучване и на оценка за разходите и приходите, произтичащи от прилагането на по-строги пределни стойности, като определя последващия етап, през който ще бъдат приемани мерки за допълнително ограничаване на нормите за допустими

емисии за замърсителите от въпросните превозни средства. Това действие се ограничава до мотоциклетите, защото един последващ етап, който налага по-строги норми за допустими емисии за мотоциклетите и ще се прилага от 17 юни 2002 г., е предвиден в Директива 97/24/ЕО.

- (4) Въз основа на оценката на техническата осъществимост и рентабилност, приложим от 2003 г., се определя нов унифициран набор от норми за допустими емисии за изпитване от тип I за всички мотоциклети, който съответства на 60 % намаление на въглеродороди и въглероден окис за четиритактовите мотоциклети и 70 % въглеродороди и 30 % въглероден окис за двутактовите мотоциклети. Предвидените технологии не предвиждат за уместни по-големи намаления на азотния окис при четиритактовите мотоциклети. При двутактовите мотоциклети приложението на напредналите технологии за директно впръскване, които притежават най-голям редукиционен потенциал по отношение на въглероден окис и на въглеродороди, неизбежно се свързва с умереното увеличение в равнището на азотния окис по отношение на съвременната пределна стойност, като така изравнява пределната стойност с тази за четиритактовите мотоциклети. Въз основа на данните за емисиите, които потвърждават минималния дял на мотоциклетите в общите емисии на азотен окис при пътния транспорт, тези данни се считат за приемливи.
- (5) В светлината на специалните характеристики и употребата на определени категории превозни средства, известни като мотоциклети за изпитване на издръжливост и изпитателни мотоциклети и предвид много малкия им дял в общите емисии, поради малкия брой на такива превозни средства, които се продават в Европа, трябва да се предвиди временно дерогиране на пределните им стойности, които предстоят да бъдат приети за 2003 г., за да могат производителите да въведат подходящата технология.
- (6) Инспекциите и поддръжката са необходими, за да се осигури равнището на емисиите на новите превозни средства да не надвишава вътрешно приетите допустими равнища. В това отношение, както и в съответствие с разпоредбите за пътните леки автомобили, изискванията за изпитвания от тип II, и по-специално ограничението за въглероден окис от 4,5 % по обем, следва да се подменят с изисквания да се измерват и отчитат съответните данни за изпитванията за пътна годност.
- (7) Триколесните и четириколесните превозни средства са оборудвани с двигатели с искрово запалване или с компресионно (дизелово) запалване; в съответствие с ограниченията за емисиите за пътните леки автомобили всяка категория се нуждае от отделен набор пределни стойности. В това отношение в бъдеще трябва да се обърне внимание на проблема за емисиите на частици.

⁽¹⁾ ОВ С 337 Е, 28.11.2000 г., стр. 140, и ОВ С 240 Е, 28.8.2001 г., стр. 146.

⁽²⁾ ОВ С 123, 25.4.2001 г., стр. 22.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 14 февруари 2001 г. (ОВ С 276, 1.10.2001 г., стр. 135), Обща позиция на Съвета от 13 юли 2001 г. (ОВ С 301, 26.10.2001 г., стр. 43) и Решение на Европейския парламент от 12 декември 2001 г. Решение на Европейския парламент от 30 май 2002 г. и Решение на Съвета от 11 юни 2002 г.

⁽⁴⁾ ОВ С 138, 17.5.1993 г., стр. 1.

⁽⁵⁾ ОВ L 226, 18.8.1997 г., стр. 1.

⁽⁶⁾ ОВ L 225, 10.8.1992 г., стр. 72. Директива последно изменена с Директива 2000/7/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 106, 3.5.2000 г., стр. 1).

- (8) Спецификациите за нормативно определените горива, използвани за изпитване на емисиите, следва да отговарят на тези, които са използват за пътните леки автомобили, като така отразяват промените в спецификациите на пазарните горива в съответствие със законодателството на Общността за качеството на петролните и дизелови горива.
- (9) На държавите-членки трябва да се разреши посредством данъчни стимули да улесняват пласирането на пазара на превозни средства, които отговарят на изискванията, приети на общностно равнище, и да насърчават по-новите екологични технологии, които се базират на задължителните стойности за емисиите; тези стимули трябва да отговарят на определени условия за предотвратяване нарушаването на вътрешния пазар; настоящата директива не засяга правото на държавите-членки да определят вредните емисии и другите субстанции като част от базата за определяне на пътния данък за двуколесни и триколесни превозни средства.
- (10) В съответствие с Договора държавите-членки могат, между другото, да предлагат фискални или финансови стимули за ретро оборудване на по-старите двуколесни и триколесни моторни превозни средства, ако така те отговарят на пределните стойности, определени в настоящата директива, или в предходната версия на Директива 97/24/ЕО.
- (11) Следва да се въведе нов изпитателен цикъл за типово одобрение, който ще позволи по-представителна оценка за влиянието на емисиите при изпитателни условия, които повече наподобяват тези, срещани при употребяваните превозни средства и който отчита различията в механизма за управление между малки и големи мотоциклети. Извършва се допълнителна развойна дейност в подкрепа на въвеждане на нов изпитателен цикъл по научно издържан начин.
- (12) Необходимо е да се установи следващ етап на задължителните норми за допустими емисии, които да влязат в сила от 2006 г. и да съставляват допълнителни съществени намалявания по отношение на пределните стойности за 2003 г.
- (13) За да се осигури съответствие с пределните стойности на емисиите, изпитвания за съвместимост на обслужваните двуколесни и триколесни моторни превозни средства (вътрешни изпитвания) следва се въведат от 1 януари 2006 г. Конкретните изисквания за правилното функциониране на устройствата за контролиране на емисиите по време на нормативно определения жизнен цикъл на двуколесни или триколесни моторни превозни средства следва да се въведат от 1 януари 2006 г. за километраж до 30 000 км.
- (14) Следва също да се осигури работните условия на използваните двуколесни и триколесни моторни превозни средства да отговарят на параметрите на изпитателния цикъл и че не се използват противоограничаващи устройства или други отклоняващи устройства.
- (15) Тъй като делът в общите емисии CO₂, отделяни от превозни средства, на двуколесни и триколесни моторни превозни средства се увеличава, емисиите на CO₂ и/или потреблението на гориво от двуколесни и триколесни моторни превозни средства следва да бъдат определени възможно най-бързо и да се установят като част от стратегията на Общността за намаляване на емисиите CO₂, причинявани от пътния транспорт.
- (16) Предвид световния пазар на мотоциклети и произтичащите от това проблеми, свързани с качеството на въздуха, изпитателният цикъл трябва да се хармонизира. Комисията ще продължи своята работа и ще хармонизира този изпитателен цикъл с всички останали страни, които участват на други пазари, и ще я привърши възможно най-скоро. Приетият в световен мащаб изпитателен цикъл за емисиите от мотоциклети, понастоящем доразработван в Женева от 29-ата работна група на Икономическата комисия на Обединените нации за Европа, съставлява добра основа. Уместно е да се въведе такъв изпитателен цикъл в целия свят, като алтернативна процедура за изпитване на тип за втория етап през 2006 г. След като бъде всеобщо приет за всички бъдещи етапи за намаляване на емисиите, новият изпитателен цикъл може да стане новата, постоянно действаща база за одобрение на тип.
- (17) Държавите-членки не могат да постигнат в задоволителна степен целта на предлаганата мярка, именно да намалят равнището на вредните емисии от двуколесни и триколесни моторни превозни средства, и, следователно, поради мащаба или резултата от действието, би било по-добре тя да се осъществи на общностно равнище, като Общността може да приеме мерки, които отговарят на принципа за субсидиарност, установен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа за пропорционалност според този член, настоящата директива не нарушава изискванията за постигане на тази цел.
- (18) Директива 97/24/ЕО следователно трябва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Настоящата директива има за цел да намали равнището на вредни емисии от двуколесни и триколесни моторни превозни средства, като ограничава пределните им стойности.

Член 2

1. Считано от 1 април 2003 г., държавите-членки не могат на основания, отнасящи се до предстоящите мерки против замърсяване на въздуха:

- а) да отказват да издават типово одобрение на ЕО в съответствие с член 4, параграф 1 от Директива 92/61/ЕИО; или
- б) да забраняват регистрацията, продажбата или въвеждането в експлоатация на превозни средства,

когато предстоящите мерки против замърсяване на въздуха отговарят на изискванията на Директива 97/24/ЕО.

2. Считано от 1 април 2003 г., държавите-членки отказват да издават типово одобрение на ЕО в съответствие с член 4, параграф 1 на Директива 92/61/ЕИО за всеки тип превозно средство по причини, отнасящи се до предстоящите мерки против замърсяване на въздуха, когато то не отговаря на изискванията на Директива 97/24/ЕО.

За изпитване тип I се използват пределните стойности, посочени в ред А на таблицата в глава 5, приложение II, раздел 2.2.1.1.5 към Директива 97/24/ЕО.

3. Считано от 1 юли 2004 г., държавите-членки:

- а) считат сертификатите за съответствие, които придружават новите превозни средства в съответствие с Директива 92/61/ЕИО, за вече невалидни; и
- б) отказват да регистрират, продават или въвеждат в експлоатация нови превозни средства, които не се придружават от сертификат за съответствие според Директива 92/61/ЕИО,

по причини, отнасящи се до предстоящите мерки против замърсяване на въздуха, когато превозните средства не отговарят на разпоредбите на Директива 97/24/ЕО.

За изпитване тип I на мотопеди се използват пределните стойности, посочени във втори ред на таблицата в глава 5, приложение I, раздел 2.2.1.1.3 към Директива 97/24/ЕО.

За изпитване тип I на мотоциклети и триколесни превозни средства се използват пределните стойности, посочени в ред А на таблицата в глава 5, приложение II, раздел 2.2.1.1.5 към Директива 97/24/ЕО.

4. За мотоциклетите на две колела, предназначени за изпитвания и за издръжливост в съответствие с Директива 92/61/ЕИО, датата, определена в параграф 2, е 1 януари 2004 г., а датата, определена в параграф 3, е 1 юли 2005 г.

Мотоциклетите за изпитвания се определят, като превозни средства със следните характеристики:

- а) максимална височина на седалката: 700 мм;
- б) минимален просвет: 280 мм;
- в) максимална вместимост на горивния резервоар: 41 л;
- г) минимално общо предавателно число при най-високата предавка (начално число × предавателно число × крайно число на предаване) от 7,5.

Мотоциклети за издръжливост се определят като превозни средства със следните характеристики:

- а) максимална височина на седалката: 900 мм;
- б) минимален просвет: 310 мм;
- в) минимално общо предавателно число при най-високата предавка (начално число × предавателно число × крайно число на предаване) от 6,0.

Член 3

1. Считано от 1 януари 2006 г., държавите-членки отказват да издават типово одобрение на ЕО в съответствие с член 4, параграф 1 от Директива 92/61/ЕИО за нов тип превозно средство, по причини, отнасящи се до предстоящите мерки против замърсяване на въздуха, когато то не отговаря на изискванията на Директива 97/24/ЕО.

За изпитване тип I се използват пределните стойности, посочени в редове Б на таблицата в глава 5, приложение II, раздел 2.2.1.1.5 към Директива 97/24/ЕО.

2. Считано от 1 януари 2007 г., държавите-членки:

- а) считат сертификатите за съответствие, които придружават новите превозни средства в съответствие с Директива 92/61/ЕИО, за вече невалидни; и
- б) отказват да регистрират, продават или въвеждат в експлоатация нови превозни средства, които не се придружават от сертификат за съответствие според Директива 92/61/ЕИО,

по причини, отнасящи се до предстоящите мерки против замърсяване на въздуха, когато превозните средства не отговарят на разпоредбите на Директива 97/24/ЕО.

За изпитване тип I се използват пределните стойности, посочени в редове Б на таблицата в глава 5, приложение II, раздел 2.2.1.1.5 към Директива 97/24/ЕО.

За типовете превозни средства, от които в Европейския съюз се продават не повече от 5000 бройки годишно, тази дата е 1 януари 2008 г.

Член 4

1. Държавите-членки предвиждат данъчни стимули единствено по отношение на превозните средства, които отговарят на Директива 97/24/ЕО. Тези стимули отговарят на едно от следните условия:

- а) прилагат се към всички нови превозни средства, предлагани на пазара на държавата-членка, които са предварително приведени в съответствие със задължителните норми за допустими емисии, предвидени в ред А на таблицата в глава 5, приложение II, раздел 2.2.1.1.5 към Директива 97/24/ЕО; те се прекратяват с влизането в сила на задължителното прилагане на пределните стойности за емисиите, предвидени в член 2, параграф 3 за новите превозни средства; или
- б) прилагат се към всички нови превозни средства, предлагани на пазара на държавата-членка, които са предварително приведени в съответствие със задължителните норми за допустими емисии, предвидени в редове Б на таблицата в глава 5, приложение II, раздел 2.2.1.1.5 към Директива 97/24/ЕО. Те се прекратяват в деня на влизането в сила на задължителното прилагане на пределните стойности за емисиите към новите превозни средства, предвидени в член 3, параграф 2 от настоящата директива.

2. За всеки тип превозно средство, предвидено в параграф 1, данъчните стимули са за стойност, по-ниска от допълнителния разход за придобиване и оборудване на превозното средство с техническото решение, което се въвежда, за да се осигури съответствие със стойностите, предвидени в ред А или ред Б на таблицата в глава 5, приложение II, раздел 2.2.1.1.5 към Директива 97/24/ЕО.

3. Комисията бива уведомена в разумен срок преди планове за установяване или изменение на данъчните стимули, предвидени в параграф 1, за да може да представи становището си.

Член 5

Типовите одобрения потвърждават изрядната работа на устройствата за контролиране на емисиите по време на жизнения цикъл на двуколесни и триколесни моторни превозни средства, считано от 1 януари 2006 г. за новите типове превозни средства и от 1 януари 2007 г. за всички типове превозни средства с пробег до 30 000 км. За целта, в срок до 31 декември 2002 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за определението „жизнен цикъл“ и за въвеждането на допълнителни разпоредби. В анализа на разходите и ползите, Комисията обръща специално внимание на ефекта от предложенията и върху малките и средните предприятия.

Член 6

1. Типовите одобрения, издадени на превозни средства, също ще изискват да се потвърждава изрядната работа на устройствата за управление на емисиите по време на жизнения цикъл на превозното средство при нормални експлоатационни условия (съответствие на изпитателните превозни средства, които се поддържат и експлоатират правилно), считано от 1 януари 2006 г., за новите типове двуколесни и триколесни превозни средства, и от 1 януари 2007 г. за всички типове превозни средства.

2. За целта Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за определяне на термина „жизнен цикъл“ и за въвеждането на допълнителни разпоредби. Те включват, *inter alia*, според случая, и:

- критерии за извършване на проверки,
- критерии за подбор на превозните средства за изпитване,
- критерии за извършване на изпитванията,
- правила за отстраняване на вероятни грешки,
- критерий за отпадане таксата за собственика/държателя на превозното средство.

В анализа си за ползите от разходите, Комисията обръща специално внимание на ефекта от предложенията и върху малките и средните предприятия.

Член 7

1. Считано от 1 януари 2006 г., държавите-членки не могат вече да издават типово одобрение на ЕО и ще отказват да издават национално типово одобрение на двуколесни и триколесни превозни средства, ако техните CO₂ емисии и разход на гориво не са приведени към изискванията на съответните разпоредби.

2. Считано от 1 януари 2007 г., държавите-членки:

- считат сертификатите за съответствие, които придружават новите двуколесни моторни превозни средства с капацитет на двигателя над 150 cm³ от Директива 92/61/ЕИО, за невалидни, и
- отказват да регистрират, продават или въвеждат в експлоатация нови превозни средства, които не се придружават от сертификата за съответствие според Директива 92/61/ЕИО,

ако техните CO₂ емисии и разход на гориво не са установени към изискванията на съответните разпоредби.

Член 8

1. Комисията разглежда по-строги стандарти за емисиите от превозните средства, които попадат в обхвата на настоящата директива, като взема предвид:

- а) техническите разработки в сферата на технологиите за контрол над емисиите и тяхната техническа и икономическа осъществимост по отношение на прилагането им към мотоциклетите, както и прилагането им на разнообразния пазар, който тези превозни средства задоволяват;
- б) постиженията в разработването на по-представителен изпитателен цикъл за мотоциклетите, който да коригира съществуващите ограничения на прилагания изпитателен цикъл, като студено запалване и висока динамичност на управление;
- в) възможността за хармонизиране на изпитателния цикъл в световен мащаб;
- г) връзката между пределните стойности на текущия и на новия изпитателен цикъл;
- д) допълнителната работа по емисиите на частиците и въпроса за емисиите на частици от двигатели с дизелово и бензиново запалване;
- е) продължаващата работа по съответствие с изискванията за издръжливост и работоспособност;
- ж) допълнителната работа за усъвършенстване студеното запалване, бордовите диагностични системи (БДС) и отделянето на парни емисии;
- з) продължаващата работа по подмяна на катализаторите;
- и) икономическото значение за производителите на малки производствени серии и на единични бройки.

Комисията предстои да разработи методология за измерване на специфични CO₂ емисии от двуколесни и триколесни моторни превозни средства.

2. Не по-късно от 31 декември 2002 г. Комисията представя на Комитета по привеждане в съответствие с техническия прогрес предложение за изпитателен метод за измерване на емисиите на частиците в съответствие с резултатите от изследванията, предвидени в параграф 1, буква д), които предстоят да се прилагат към новите типови одобрения от 1 януари 2004 г.

3. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета не по-късно от 31 декември 2002 г. предложение, което съдържа:

- а) задължителните стойности за допустими емисии на емисиите, които ще се прилагат за изпитване от тип I за триколесни и четириколесни превозни средства през втория задължителен етап от 2006 г. и задължителните норми за допустими емисии на емисиите на частици в съответствие с резултатите от изследванията, предвидени в параграф 1, буква д);

б) задължението да се измерват специфичните емисии CO₂ при типово одобрение в съответствие с член 7. Също така, Комисията представя предложения да се бъдат включени двуколесни и триколесни превозни средства в стратегията на Общността за намаляване на емисиите на автомобилните CO₂ (споразумение за намаляване средните CO₂ емисии, обозначения, данъчни стимули);

в) разпоредбите за издръжливост, които ще се прилагат от 1 януари 2006 г. в съответствие с член 5;

г) изискванията, които включват изпитвания за съответствие върху изпитателните превозни средства (вътрешни изпитвания) в процедурата за типово одобрение на двуколесни и триколесни моторни превозни средства, считано от 1 януари 2006 г., в съответствие с член 6;

д) нов набор от стойности за допустими емисии (етап III) за мотопеди, включително за емисиите на частици, в съответствие с резултатите от изследванията, предвидени в параграф 1, буква д), който ще се прилага от 2006 г. Също ще се прилагат разпоредбите на изискванията за издръжливост и задължението за измерване на определени CO₂ емисии при типово одобряване към мотопеди.

4. Комисията предоставя на Европейския парламент и на Съвета предложения за инспекция и поддръжка, бордова диагностична система (БДС) и управление на парните емисии. Комисията също гарантира, че на пазара ще се предлагат само заместители или ретро части за отделителните системи, които отговарят на изискванията на Директива 97/24/ЕО и на настоящата директива. Издаването на типовото одобрение трябва да може да се провери лесно, а данните върху издадените типови одобрения трябва да могат бързо, ефективно и прозрачно да се възстановят и проследят в европейската система за данни.

5. Възможно най-скоро и не по-късно след внедряването на техническото разработване на изпитателния цикъл в световен мащаб, Комисията представя предложение за включването му, както и на нов набор от пределни стойности, които включват емисиите на частиците от двигатели със запалване чрез сгъстяване и от двутактови двигатели с искрово запалване. Тези норми за допустими емисии трябва да отговарят на втория задължителен етап за 2006 г. на настоящата директива (ред Б в таблицата на глава 5, приложение II, раздел 2.2.1.1.5 (към Директива 97/24/ЕО), за да може да се осигури такова ниво на емисиите. Изпитателният цикъл се въвежда заедно с тези нови норми за допустими емисии (ред В се прилага в таблицата на глава 5, приложение II, раздел 2.2.1.1.5 към Директива 97/24/ЕО) като алтернативна процедура за типово

одобрение, по избор на производителя, за втория задължителен етап през 2006 г. В съответствие с приемането и в други региони на новия глобален изпитателен цикъл, той ще се превърне в единствената редовна процедура за типово одобрение. При последващите етапи за намаляване на вредните емисии след 2006 г., новият изпитателен цикъл с пределни стойности, установени от този цикъл, ще е единствената валидна процедура за типово одобрение.

Член 9

Глава 5 на Директива 97/24/ЕО се изменя в съответствие с текста към приложението тук.

Член 10

Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 1 април 2003 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

Член 11

Настоящата директива влиза в сила в деня на публикуването ѝ в Официален вестник на Европейските общности.

Член 12

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 19 юли 2002 година.

За Европейския парламент

Председател

P. COX

За Комисията

Председател

T. PEDERSEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ КЪМ ГЛАВА 5 ОТ ДИРЕКТИВА 97/24/ЕО

1. Приложение II се изменя, както следва:

а) раздел 1.4. се заменя със следното:

„1.4. „Газообразни замърсители“ означава отработените газове емисии на въглероден окис, азотни окиси, изразени спрямо еквивалент на азотен двуокис (NO_2), и въглеводороди, като се предполага съотношение:

— $\text{C}_1\text{H}_{1,85}$ за бензин,

— $\text{C}_1\text{H}_{1,86}$ за дизел.“;

б) добавят се следните раздели:

„1.5. „Противоограничаващо устройство“ означава устройство, което измерва, открива или реагира на работните променливи (напр. скорост на превозното средство, скорост на двигателя, използваната предавка, температура, входното налягане или друг параметър) с цел да активира, модулира, забави или деактивира действието на всеки компонент или работа на системата за управление на емисиите, така че ефективността на системата за управление на емисиите да се намали при условията, които се срещат по време на обичайната експлоатация на превозното средство, освен когато използването на такова устройство е основателно включено в приложената изпитателна процедура за одобряване на емисиите.

1.6. „Стратегия за управление на ирационалните емисии“ означава стратегия или мярка, която при обичайната експлоатация на превозното средство намалява ефективността на системата за управление до равнище, по-ниско от очакваното за приложимата процедура за изпитване на емисиите.“;

в) раздел 2.2.1.1 се заменя със следното:

„2.2.1.1. Изпитване от тип I (контрол на средните стойности на отделените емисии).

2.2.1.1.1. Изпитването се извършва в съответствие с процедурата, описана в приложение 1. Използват се посочените методи за събиране и анализиране на газовите замърсители.

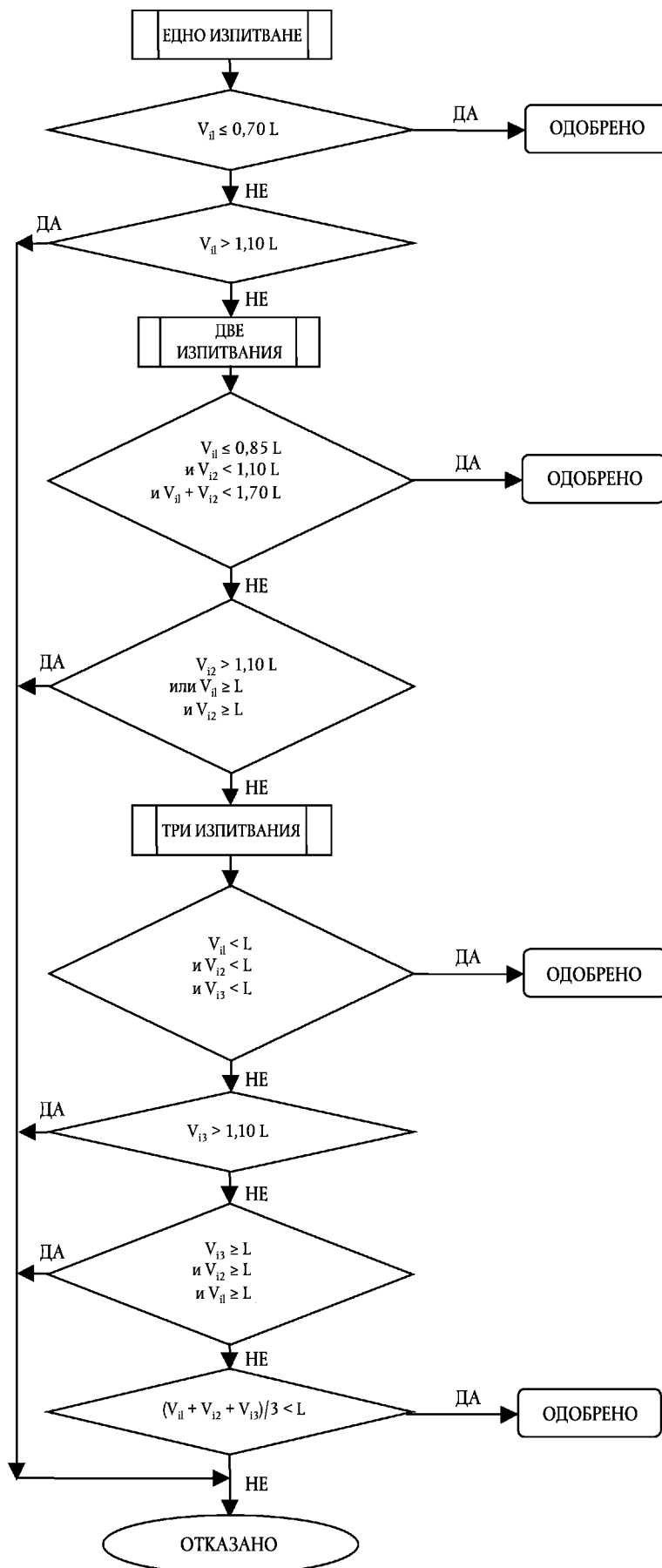
2.2.1.1.2. Фигура 1.2.2. показва маршрутите за провеждане изпитване тип I.

2.2.1.1.3. Превозното средство се поставя върху динамометрично шаси, оборудвано със симулатор за товара и инерцията.

2.2.1.1.4. Отработилите газове се разреждат по време на изпитването и се взима пропорционална проба в един или повече пликосе. Отработилите газове от изпитваното превозно средство се разреждат, взима се проба и се анализира, като се следва описаната по-долу процедура, а общият обем на разредените отработили газове се измерва.

Фигура 1.2.2.

Схема на технологичния маршрут за провеждане изпитване тип I



2.2.1.1.5. В съответствие с изискванията за 2.2.1.1.6. изпитването се повтаря три пъти. Резултатните маси на газовите емисии, получени при всяко изпитване, трябва да са по-малки от пределните стойности, показани в таблицата по-долу (редове А за 2003 г. и редове Б за 2006 г.):

	Клас	Маса на въглероден окис (CO)		Маса на въглеродороди (HC)		Маса на окисите на азота (NO _x)	
		L ₁ (г/км)		L ₂ (г/км)		L ₃ (г/км)	
Норми за допустими емисии за мотоциклети (двуколесни) за типово одобрение и за съответствие с производството							
А (2003 г.)	I (< 150 см ³)	5,5		1,2		0,3	
	II (≥ 150 см ³)	5,5		1,0		0,3	
Б (2006 г.)	I (< 150 см ³) (Студена горна мъртва точка) ⁽¹⁾	2,0		0,8		0,15	
	II (≥ 150 см ³) (Студена горна мъртва точка + EUD) ⁽²⁾	2,0		0,3		0,15	
Норми за допустими емисии за три- и четириколесни превозни средства за типово одобрение и за съответствие с производството (бензиново запалване)							
А (2003 г.)	Всички	7,0		1,5		0,4	
Норми за допустими емисии за три- и четириколесни превозни средства за одобрение на тип и за съответствие с производството (дизелово запалване)							
А (2003 г.)	Всички	2,0		1,0		0,65	

(*) Необходимите технически изменения и допълнения, отнасящи се до приложение 1 и до попопълнения 1 и 4 на приложение II от глава 5 на настоящата директива, се приемат не по-късно от 1 октомври 2002 г. в съответствие с процедурата на Комитета по приспособяване към техническия напредък на директиви за премахване на техническите пречки за търговията в сектора на моторните превозни средства, в съответствие с член 13 от Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. относно събижаване на законодателствата на държавите-членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1)

(1) Изпитвателен цикъл: ECE R40 (с измерване на емисиите за всички 6 режима — вземането на проби започва при T = 0)

(2) Изпитвателен цикъл: ECE R40 + EUDC (с измерване на емисиите за всички режими — вземането на проби започва при T = 0), при максимална скорост от 120 km/h.

⁽¹⁾ Необходимите технически изменения и допълнения, отнасящи се до приложение 1 и 4 на подпопълнения 1 и 2 на настоящата директива, се приемат не по-късно от 1 октомври 2002 г. в съответствие с процедурата на Комитета по приспособяване към техническия напредък на директиви за премахване на техническите пречки за търговията в сектора на моторните превозни средства, в съответствие с член 13 от Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки по отношение на моторни превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1)

⁽²⁾ Изпитателен цикъл: ECE R40 (с измерване на емисиите за всички 6 режима — вземането на проби започва при T = 0)

⁽³⁾ Изпитателен цикъл: ECE R40 + EUDC (с измерване на емисиите за всички 6 режима — вземането на проби започва при T = 0), при максимална скорост от 120 км/ч.

- 2.2.1.1.5.1. Без да се засягат изискванията на 2.2.1.1.5., една от трите получени резултатни маси за всеки един замърсител или комбинация от замърсители може да надвишава с не повече от 10 % предписаната стойност, при условие че средно аритметичната стойност от трите резултата е под пределната стойност. Когато пределните стойности бъдат надвишени при повече един от замърсителите, няма значение дали това е настъпило по време на едно и също изпитване или при различни изпитвания.
- 2.2.1.1.5.2. При изпитвания за съответствие с пределни стойности, посочени в редове Б за 2006 г. за мотоциклети с допустима максимална скорост от 110 км/ч, максималната скорост за извънградски пътен цикъл се ограничава до 90 км/ч.
- 2.2.1.1.6. Броят на предписаните в 2.2.1.1.5. изпитвания се намалява при определените по-долу условия, където V_1 е резултатът от първото изпитване, а V_2 е резултатът от второто изпитване за всеки замърсител.
- 2.2.1.1.6.1. Извършва се само едно изпитване, когато стойността на получения резултат за всеки замърсител е по-ниска или равна на 0,70 L (т.е. $V_1 \leq 0,70$ L).
- 2.2.1.1.6.2. При неспазване изискването на 2.2.1.1.6.1. се извършват само две изпитвания, когато за всеки замърсител са спазени следните изисквания:
- $$V_1 \leq 0,85 \text{ L и } V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L и } V_2 \leq \text{L};$$
- г) таблица I и таблица II в раздел 2.2. се заличават;
- д) раздел 2.2.1.2 се заменя със следното:
- „2.2.1.2. Изпитване тип II (изпитване за въглероден окис при свободен ход) за данните за емисиите, необходими за изпитване пригодността за ползване на път.
- 2.2.1.2.1. Настоящото изискване се отнася до всички превозни средства, които се задвижват с бензинови двигатели, за които е подадено заявление за типово одобряване на ЕО в съответствие с настоящата директива.
- 2.2.1.2.2. При провеждане на изпитване в съответствие с допълнение 2 (изпитване тип II) при нормална скорост на свободен ход:
- отчита се съдържанието на въглеродния окис по обем от отделяните отработили газове,
 - отчита се скоростта на двигателя по време на изпитването, включително допуските.
- 2.2.1.2.3. При изпитване при „висока скорост на свободен ход“ (т.е. $> 2000 \text{ мин}^{-1}$):
- отчита се съдържанието на въглеродния окис по обем от отделяните отработени газове,
 - отчита се нормата на въртене на двигателя по време на изпитването, включително допуските.
- 2.2.1.2.4. Температурата на маслото в двигателя в момента на изпитването се записва (прилага се единствено за четиритактовите двигатели).
- 2.2.1.2.5. Регистрираните данни се попълват в съответните раздели на документа, посочени в приложение VII от Директива 92/61/ЕИО.“
- е) добавя се следният раздел:
- „2.3. Употребата на противоограничавашо устройство и/или стратегия за контролиране на нерационалните емисии е забранена.
- 2.3.1. На превозното средство може да се инсталира устройство, функция, система или мярка за управление на двигателя, при условие че:
- се задейства единствено за цели като предпазване на двигателя, студено запалване или загряване, или
 - се задейства единствено за целите да се осигури сигурност или безопасност, както и работата при аварийни условия.
- 2.3.2. Позволява се използването на устройство, функция, система или мярка за управление на двигателя, която води до използването на различна или модифицирана стратегия за управление на двигателя в сравнение с тази, която обикновено се използва по време на приложимия цикъл за изпитване на емисиите, ако в съответствие с изискванията на раздел 2.3.3. изцяло се демонстрира, че мярката не намалява ефективността на системата за контролиране на емисиите. При всички останали случаи такива устройства се считат за противоограничавашки устройства.
- 2.3.3. Производителят предоставя пакет документи, който дава достъп до основния проект на системата и средствата, посредством които контролира изходните променливи, в зависимост дали този контрол е пряк или косвен.
- а) официалният пакет документи, предоставян на техническата служба при подаване на заявлението за типово одобрение, включва пълно описание на системата. Тази документация може да е кратка, при условие че представя доказателства, че са посочени всички изходи, позволени от матрицата, получени за обхвата на контролиране на входовете на отделните единици.

Документацията също така съдържа обосновка за използването на всяко устройство, функция, система или мярка за управление на двигателя и включва допълнителен материал и изпитателни данни за демонстриране ефекта върху отработените емисии от всички такива устройства, монтирани върху превозното средство. Тази информация се прилага към документацията, която се изисква по приложение V;

- б) допълнителни материали, които показват параметрите, които се модифицират от устройството, функцията, системата или мярката за управление на двигателя, и пределните норми, при които тези мерки функционират. Допълнителният материал съдържа описание на системата, времевата стратегия и точките на превключване при управление на горивната система при всички работни режими. Тази информация остава строго поверителна и се задържа от производителя, но може да се предяви за проверка при типово одобрение.“;

ж) раздел 3.1.1. се заменя със следното:

- „3.1.1. Превозно средство се взема от серията и се подлага на изпитването, описано в 2.2.1.1. Пределните стойности за проверка на съответствие с производството са тези, посочени в таблицата на раздел 2.2.1.1.5.“;

з) предишният раздел 3.1.1. се преномерираща на 3.1.2. и се изменя, както следва:

- формулировката „Таблицы I и II“ се заменя с „таблицата в раздел 2.2.1.1.5“;
- формулировката „таблиците, установени 2.2.1.1.2“ се заменя с „таблицата в раздел 2.2.1.1.5“;

и) раздел 3.1.3. на допълнение 1 се заменя със следното:

- „3.1.3. Херметизацията на всмукателната система се проверява, за да се осигури карбурацията да не бъде повлияна от случайно всмукан въздух.“;

й) последното изречение на раздел 5.3.1 от допълнение 1 се чете, както следва:

„Извършват се два пълни подготвителни цикъла преди взимане на отработилите газове.“;

к) раздел 6.1.3. от допълнение 1 се заменя със следното:

- „6.1.3. Преди започване на първия подготвителен цикъл, въздушната струя с променлива скорост се насочва към мотоциклета или моторното триколесно превозно средство. След това се извършват два пълни цикъла, през което време не се събират отработени газове. Вентилационната система трябва да включва механизъм, който се управлява от скоростта на ролковия стенд, така че в обхват от 10 до 50 км/ч линейната въздушна скорост при изпускателния вентилатор да е равна на относителната скорост на въртене на цилиндъра с приближение от 10 %. При скорост на цилиндър, по-ниска от 10 км/ч, скоростта на въздуха може да е нула. При крайната част на вентилационното устройство показателите трябва да са следните:

- i) лице на повърхнината най-малко 0,4 м²;
- ii) долен край между 0,15 и 0,20 м над равнището на земята;
- iii) разстояние от челния край на мотоциклета или триколесното моторно превозно средство между 0,3 и 0,45 м.“;

л) раздел 6.2.2. от допълнение 1 се заменя със следното:

- „6.2.2. Първият цикъл започва, когато започне взимането на проби и измерването на оборотите на помпата.“;

м) раздел 7.2.1. от допълнение 1 се заменя със следното:

- „7.2.1. След провеждането на два подготвителни цикъла (първи момент на първи цикъл), действията, посочени в 7.2.2. до 7.2.5., се извършват едновременно.“;

н) Раздел 7.4. от допълнение 1 се заменя със следното:

„7.4. **Анализ**

- 7.4.1. Отработените газове, които се съдържат в проба, трябва да се анализират възможно най-бързо и в никакъв случай по-късно от 20 минути след края на изпитателния цикъл.
- 7.4.2. Преди анализиране на всяка проба обхватът на анализатора, който ще се използва за всеки замърсител, трябва да се нулира със съответния нулиращ газ.
- 7.4.3. След това анализаторите се настройват според калибровъчните криви посредством номиналните концентрации на газ от 70 % до 100 % от обхвата.
- 7.4.4. След това повторно се сверява нулирането на анализатора. Когато отчитането се отклонява с повече от 2 % от зададената в 7.4.2. стойност, процедурата се повтаря.
- 7.4.5. Пробите се анализират след това.

- 7.4.6. След анализа се извършва повторна проверка на точката на нулирането и обхвата, като се ползват същите газове. Когато тези повторни проверки са в рамките на 2 % от тези в 7.4.3., анализът се приема.
- 7.4.7. По всички точки по настоящия раздел дебитът и налягането на отделните газове трябва са такива, каквито се използват по време на калиброване на анализаторите.
- 7.4.8. Цифрата, която се приема за концентрация за всеки замърсител, измерен в газовете, е тази, която се отчита след стабилизиране на измервателния прибор.“;
- о) раздел 2.2 от допълнение 2 се заменя със следното:
- „2.2. Изпитването тип II, посочено в раздел 2.2.1.2. от приложение II, се отчита веднага след изпитване тип I при работа на двигателя при обичайния свободен ход, както и при висока скорост на свободен ход.“
2. Приложение IV се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА РЕФЕРЕНТНОТО ГОРИВО (БЕНЗИН)

Използваното референтно гориво е това, което е определено в ПРИЛОЖЕНИЕ IX, раздел 1 от Директива 70/220/ЕИО.

СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА РЕФЕРЕНТНОТО ГОРИВО (ДИЗЕЛ)

Използваното референтно гориво е това, което е определено в ПРИЛОЖЕНИЕ IX, раздел 2 от Директива 70/220/ЕИО.“
