

32002L0051

L 252/20

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

20.9.2002

DYREKTYWA 2002/51/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 19 lipca 2002 r.****w sprawie zmniejszenia poziomu emisji substancji zanieczyszczających środowisko z silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych oraz zmieniająca dyrektywę 97/24/WE****(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 Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez Komitet Pojednawczy dnia 1 maja 2002 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Piąty program działania Wspólnoty Europejskiej na rzecz ochrony środowiska naturalnego, którego założenie ogólne zostało zatwierdzone przez Radę w uchwale Rady i przedstawiciele rządów Państw Członkowskich, zebranych w Radzie, z dnia 1 lutego 1993 r. ⁽⁴⁾, przewiduje poczynienie dodatkowych wysiłków dla znaczącego ograniczenia obecnego poziomu emisji substancji zanieczyszczających środowisko z pojazdów silnikowych.
- (2) Dyrektywa 97/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie niektórych podzespołów i charakterystyk silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych ⁽⁵⁾ jest jedną z oddzielnych dyrektyw w ramach procedury homologacji typu przewidzianej w dyrektywie Rady 92/61/EWG z dnia 30 czerwca 1992 r. dotyczącej homologacji typu silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych ⁽⁶⁾.

(3) Na mocy art. 5 dyrektywy 97/24/WE Komisja jest zobowiązana przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w ciągu 24 miesięcy od dnia przyjęcia dyrektywy, propozycję przygotowaną na podstawie badań oraz szacunek kosztów i korzyści wynikający z zastosowania bardziej obostrzonych wartości dopuszczalnych i ustanawiający kolejny etap, podczas którego podjęte zostaną środki mające na celu dalsze obostrzenie wartości dopuszczalnych dla substancji zanieczyszczających środowisko z odnośnych pojazdów. Działanie to ograniczone jest do motorowerów, gdyż kolejny etap pociągający za sobą obostrzenie wartości dopuszczalnych dla motorowerów, które ma być stosowane od dnia 17 czerwca 2002 r., jest już przewidziany w dyrektywie 97/24/WE.

(4) Na podstawie wstępnej oceny wykonalności i efektywności pod względem kosztów, zidentyfikowany został pojedynczy zestaw nowych limitów dla testu typu I, stosujący się od 2003 roku dla wszystkich motocykli, odpowiadający redukcji o 60 % dla węglowodorów i tlenku węgla dla motocykli czterosuwowych oraz o 70 % dla węglowodorów i 30 % dla tlenku węgla dla motocykli dwusuwowych. Dla motocykli czterosuwowych dalsze redukcje tlenków azotu nie zostały uznane za wykonalne dla przewidywanych technologii. Dla motocykli dwusuwowych zastosowanie zaawansowanej technologii bezpośredniego wtrysku, która ma największy potencjał ograniczający w kategoriach tlenku węgla i węglowodorów, jest nieuchronnie związane z umiarkowanym podniesieniem limitu tlenków azotu w stosunku do współczesnej wartości dopuszczalnej, zrównującym ten limit z motocyklami czterosuwowymi. Na podstawie wykazu emisji, który potwierdza marginesowy udział motocykli w całkowitej emisji tlenków azotu w transporcie drogowym, uznaje się to za możliwe do przyjęcia.

(5) W świetle szczególnych cech i użytkowania niektórych kategorii pojazdów, znanych jako enduro lub motocykle terenowe, i uwzględniając ich nikły udział w całkowitej emisji, wynikający z małej liczby takich pojazdów sprzedawanych corocznie w Europie, powinno zostać przyznane tymczasowe odstępstwo, pod względem wejścia w życie nowych limitów w 2003 r., aby umożliwić producentom wprowadzenie właściwej technologii.

(6) Kontrola i konserwacja są uznawane za niezbędne do zapewnienia, że poziom emisji nowych pojazdów nie przekracza wartości dopuszczalnych w użytkowaniu. Z tego względu, i zgodnie z przepisami dla samochodów osobowych, wymogi dla testowania typu II, w szczególności limit dla zawartości tlenku węgla, wynoszący 4,5 % objętości, powinny zostać zastąpione wymogami wykonywania pomiarów i rejestracji niezbędnych danych do celów testowania pod kątem przydatności do ruchu drogowego.

⁽¹⁾ Dz.U. C 337 E, z 28.11.2000, str. 140 i Dz.U. C 240 E z 28.8.2001, str. 146.

⁽²⁾ Dz.U. C 123 z 25.4.2001, str. 22.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 lutego 2001 r. (Dz.U. C 276 z 1.10.2001, str. 135), wspólne stanowisko Rady z dnia 13 lipca 2001 (Dz.U. C 301 z 26.10.2001, str. 43) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 12 grudnia 2001 r., decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 30 maja 2002 r. i decyzja Rady z dnia 11 czerwca 2002 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 138 z 17.5.1993, str. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 226 z 18.8.1997, str. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 225 z 10.8.1992, str. 72. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2000/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 106 z 3.5.2000, str. 1).

- (7) Motocykle trójkołowe i czterokołowe wyposażone są albo w silnik o zapłonie iskrowym, albo w silnik wysokopiętny (diesel); zgodnie z limitami emisji dla samochodów osobowych, każda kategoria wymaga odrębnego zestawu wartości dopuszczalnych. Z tego względu zagadnieniem emisji cząstek stałych należy zająć się w przyszłości.
- (8) Cechy wzorcowych paliw używanych do testowania emisji należy zrównać z tymi stosowanymi dla samochodów osobowych, odzwierciedlając w ten sposób zmiany w specyfikacjach paliw dostępnych na rynku zgodnie z ustawodawstwem Wspólnoty w sprawie jakości benzyn i olejów napędowych.
- (9) Państwom Członkowskim należy umożliwić, poprzez zachęty podatkowe, przyspieszanie wprowadzania na rynek pojazdów spełniających wymogi przyjęte na szczeblu Wspólnoty i wspieranie bardziej zaawansowanych środowiskowo technologii na podstawie obowiązujących wartości emisji; takie zachęty powinny spełniać określone warunki mające na celu uniknięcie zakłóceń rynku wewnętrznego; niniejsza dyrektywa nie narusza prawa Państw Członkowskich do zawarcia emisji substancji zanieczyszczających środowisko i innych substancji w podstawie do obliczania podatków drogowych od pojazdów dwu- i trzykołowych.
- (10) Zgodnie z Traktatem, Państwa Członkowskie mogą między innymi oferować podatkowe lub finansowe zachęty za modyfikowanie starszych silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych, jeśli w jego wyniku spełnią one normy graniczne zawarte w niniejszej dyrektywie lub wcześniejszej wersji dyrektywy 97/24/WE.
- (11) Należy wprowadzić nowy cykl testowy homologacji typu, który umożliwi bardziej reprezentatywną ocenę osiągnięć emisyjnych, w warunkach testowych bardziej podobnych do tych, z którymi spotykają się pojazdy w użytkowaniu, i biorących pod uwagę różnice w sposobach kierowania małymi i dużymi motocyklami. Prowadzone są dodatkowe prace badawcze w celu wspierania wprowadzania nowych cykli testowych w sposób zgodny z zaleceniami nauki.
- (12) Konieczne jest uchwalenie dodatkowego etapu obowiązujących limitów emisji z mocą od 2006 r., zawierającego dalsze znaczące ograniczenia w odniesieniu do wartości dopuszczalnych na 2003 r.
- (13) W celu zapewnienia zgodności z wartościami dopuszczalnymi emisji, testy zgodności znajdujących się w użytkowaniu silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych (testy w użytkowaniu) powinny zostać wprowadzone od dnia 1 stycznia 2006 r. Szczególne wymagania co do właściwego działania urządzeń kontroli emisji silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych powinny zostać wprowadzone z dniem 1 stycznia 2006 r. na przebieg do 30 000 km.
- (14) Należy również zapewnić, że warunki eksploatacyjne silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych w użytkowaniu odpowiadają warunkom cyklu testowego i że nie są używane żadne urządzenia zakłócające lub inne układy omijające.
- (15) Ponieważ silnikowe pojazdy dwu- i trzykołowe stanowią coraz większy udział w całkowitej emisji CO₂ ze źródeł transportowych, emisję CO₂ i/lub zużycie paliwa przez silnikowe pojazdy dwu- i trzykołowe należy jak najszybciej ustalić i włączyć do wspólnotowej strategii dla ograniczenia emisji CO₂ ze źródeł transportowych.
- (16) Ze względu na światowy rynek motocykli i podobne na całym świecie problemy z jakością powietrza, warto dołożyć starań o zharmonizowany cykl testowy. Odotowano, że Komisja nie ustanie w swych wysiłkach w celu sfinalizowania takiego cyklu testowego zharmonizowanego z innymi stronami zaangażowanymi na innych rynkach i doprowadzi do jego sfinalizowania jak najwcześniej. Ogólnoświatowy cykl motocyklowych testów emisyjnych opracowany w szczególności w Genewie przez grupę roboczą 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych stanowi dobry punkt wyjścia. Jest właściwe wprowadzenie takiego nowego ogólnoświatowego cyklu testowego jako alternatywnej procedury homologacji typu dla drugiego etapu w 2006 r. Gdy zyska on szerokie uznanie oraz dla wszystkich dalszych etapów ograniczania, nowy cykl testowy może stać się normalną podstawą dla homologacji typu.
- (17) Cel zaproponowanego działania, mianowicie ograniczenie poziomu emisji substancji zanieczyszczających środowisko z silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych, nie może zostać osiągnięty w stopniu dostatecznym przez Państwa Członkowskie i w związku z tym, z powodu skali lub efektów działania, może zostać lepiej osiągnięty na poziomie Wspólnoty; Wspólnota może podejmować działania zgodnie z zasadą subsydiarności, określonej w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, tak jak określono ją w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (18) Dyrektywa 97/24/WE powinna zostać stosownie do tego zmieniona,
- PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:
- Artykuł 1*
- Celem niniejszej dyrektywy jest zmniejszenie poziomu emisji substancji zanieczyszczających środowisko z silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych poprzez obostrzenie wartości dopuszczalnych dla takich emisji.
- Artykuł 2*
1. Z mocą od dnia 1 kwietnia 2003 r. żadne Państwo Członkowskie nie może, ze względu na środki podjęte przeciwko zanieczyszczeniu powietrza:
- a) odmówić przyznania wspólnotowej homologacji typu na podstawie art. 4 ust. 1 dyrektywy 92/61/EWG; lub
- b) zakazać rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do użytku pojazdów,
- jeśli środki podjęte przeciwko zanieczyszczeniu powietrza spełniają warunki dyrektywy 97/24/WE.

2. Z mocą od dnia 1 kwietnia 2003 r. Państwa Członkowskie będą odmawiały przyznania wspólnotowej homologacji typu na podstawie art. 4 ust. 1 dyrektywy 92/61/EWG dla wszelkiego rodzaju pojazdów, ze względu na środki podjęte przeciwko zanieczyszczeniu powietrza, jeśli nie spełnią one warunków dyrektywy 97/24/WE.

Dla testu typu I używane są wartości dopuszczalne określone w pozycji A tabeli w rozdziale 5 załącznika II, sekcja 2.2.1.1.5 do dyrektywy 97/24/WE.

3. Z mocą od dnia 1 lipca 2004 r. Państwa Członkowskie:

- a) uznają świadectwa zgodności towarzyszące nowym pojazdom na mocy dyrektywy 92/61/EWG za już nieważne; oraz
- b) odmówią rejestracji, sprzedaży i wprowadzenia do użytku nowych pojazdów, którym nie towarzyszy świadectwo zgodności zgodnie z dyrektywą 92/61/EWG,

ze względu na środki podjęte przeciwko zanieczyszczeniu powietrza, jeśli pojazdy te nie spełnią warunków dyrektywy 97/24/WE.

Dla testu typu I dla motorowerów używane są wartości dopuszczalne określone w drugiej pozycji tabeli w rozdziale 5 załącznika I, sekcja 2.2.1.1.3 do dyrektywy 97/24/WE.

Dla testu typu I dla motocykli i motocykli trzykołowych używane są wartości dopuszczalne określone w pozycji A tabeli w rozdziale 5 załącznika II, sekcja 2.2.1.1.5 do dyrektywy 97/24/WE.

4. Dla dwukołowych motocykli terenowych i enduro, zgodnie z dyrektywą 92/61/EWG, datą ustaloną w ust. 2 jest dzień 1 stycznia 2004 r., a datą ustaloną w ust. 3 jest dzień 1 lipca 2005 r.

Motocykle terenowe definiuje się jako pojazdy o następujących cechach:

- a) maksymalna wysokość siedzenia: 700 mm;
- b) minimalny prześwit: 280 mm;
- c) maksymalna pojemność zbiornika na paliwo: 41 l;
- d) minimalne całkowite przełożenie na najwyższym biegu (przełożenie wstępne $\times$ przełożenie biegu $\times$ końcowe przełożenie jezdne): 7,5.

Motocykle enduro definiuje się jako pojazdy o następujących cechach:

- a) maksymalna wysokość siedzenia: 900 mm;
- b) minimalny prześwit: 310 mm;

- c) minimalne całkowite przełożenie na najwyższym biegu (przełożenie wstępne $\times$ przełożenie biegu $\times$ końcowe przełożenie jezdne): 6,0.

Artykuł 3

1. Z mocą od dnia 1 stycznia 2006 r., Państwa Członkowskie będą odmawiały przyznania wspólnotowej homologacji typu na podstawie art. 4 ust. 1 dyrektywy 92/61/EWG dla nowych pojazdów, ze względu na środki podjęte przeciwko zanieczyszczeniu powietrza, jeśli nie spełnią one warunków dyrektywy 97/24/WE.

Dla testu typu I używane są wartości dopuszczalne określone w pozycji B tabeli w rozdziale 5 załącznika II, sekcja 2.2.1.1.5 do dyrektywy 97/24/WE.

2. Z mocą od dnia 1 stycznia 2007 r. Państwa Członkowskie:

- a) uznają świadectwa zgodności towarzyszące nowym pojazdom na mocy dyrektywy 92/61/EWG za już nieważne; oraz
- b) odmówią rejestracji, sprzedaży i wprowadzenia do użytkowania nowych pojazdów, którym nie towarzyszy świadectwo zgodności zgodnie z dyrektywą 92/61/EWG,

ze względu na środki podjęte przeciwko zanieczyszczeniu powietrza, jeśli pojazdy te nie spełnią warunków dyrektywy 97/24/WE.

Dla testu typu I używane są wartości dopuszczalne określone w pozycji B tabeli w rozdziale 5 załącznika II, sekcja 2.2.1.1.5 do dyrektywy 97/24/WE.

Dla typów pojazdów, których coroczna sprzedaż w Unii Europejskiej nie przekracza 5 000 egzemplarzy, datą jest dzień 1 stycznia 2008 r.

Artykuł 4

1. Państwo Członkowskie może przewidzieć zachęty podatkowe jedynie w odniesieniu do pojazdów, które spełniają warunki dyrektywy 97/24/WE. Takie zachęty spełniać muszą którykolwiek z poniższych warunków:

- a) stosują się do wszystkich nowych pojazdów oferowanych do sprzedaży na rynku Państwa Członkowskiego, które od początku odpowiadają obowiązującym wartościom dopuszczalnym określonym w pozycji A tabeli w rozdziale 5 załącznika II, sekcja 2.2.1.1.5 do dyrektywy 97/24/WE; wygasną one z mocą od chwili obowiązkowego zastosowania wartości dopuszczalnych emisji, ustanowionych w art. 2 ust. 3 dla nowych pojazdów; lub
- b) stosują się do wszystkich nowych pojazdów oferowanych do sprzedaży na rynku Państwa Członkowskiego, które od początku odpowiadają obowiązującym wartościom dopuszczalnym określonym w pozycji B tabeli w rozdziale 5

załącznika II, sekcja 2.2.1.1.5 do dyrektywy 97/24/WE; wygasną one z mocą od chwili obowiązkowego zastosowania wartości dopuszczalnych emisji dla nowych pojazdów, ustanowionych w art. 2 ust. 3 niniejszej dyrektywy.

2. Dla każdego typu pojazdu określonego w ust. 1 zachęta podatkowa jest na kwotę niższą niż dodatkowy koszt nabycia i zamontowania w pojeździe rozwiązań technicznych wprowadzonych w celu zapewnienia zgodności z wartościami albo w pozycji A, albo w pozycji B tabeli w rozdziale 5 załącznika II, sekcja 2.2.1.1.5 do dyrektywy 97/24/WE.

3. Komisja jest informowana z wystarczającym wyprzedzeniem o planach stworzenia lub zmiany zachęt podatkowych określonych w ust. 1, tak by mogła przedłożyć swoje uwagi.

Artykuł 5

Homologacje typu będą również potwierdzać prawidłowe działanie urządzeń kontroli emisji w czasie normalnego okresu eksploatacji silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych, począwszy od dnia 1 stycznia 2006 r. dla nowych typów pojazdów oraz począwszy od dnia 1 stycznia 2007 r. dla pojazdów wszystkich typów dla przebiegu do 30 000 km. W tym celu Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 31 grudnia 2002 r. propozycję definiującą „normalny okres eksploatacji” i ustanawiającą postanowienia uzupełniające. W swej analizie kosztów i korzyści Komisja w szczególności zwróci uwagę na skutki, które mają jej propozycje dla małych i średnich przedsiębiorstw.

Artykuł 6

1. Z mocą od dnia 1 stycznia 2006 r. dla nowych silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych oraz od dnia 1 stycznia 2007 r. dla wszystkich typów pojazdów, homologacje typu przyznane pojazdom będą również wymagały potwierdzenia prawidłowego działania urządzeń kontroli emisji w czasie normalnego okresu eksploatacji pojazdu w normalnych warunkach użytkowania (zgodność pojazdów w eksploatacji właściwie utrzymywanych i użytkowanych).

2. W tym celu Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie propozycję definiującą „normalny okres eksploatacji” i ustanawiającą postanowienia uzupełniające. Zawierać one będą, między innymi, jeśli właściwe:

- kryteria przeprowadzania kontroli,
- kryteria selekcjonowania pojazdów do testowania,
- kryteria przeprowadzania testów,
- zasady pozwalające eliminować możliwe błędy,
- kryterium zwolnienia użytkownika/właściciela pojazdu z opłat.

W swej analizie kosztów i korzyści Komisja w szczególności zwróci uwagę na skutki, które mają jej propozycje dla małych i średnich przedsiębiorstw.

Artykuł 7

1. Z mocą od dnia 1 stycznia 2006 r. Państwa Członkowskie nie mogą dłużej przyznawać wspólnotowej homologacji typu i będą odmawiać homologacji narodowej dla pojazdu dwu- i trzykołowego, jeśli jego emisja CO₂ i zużycie paliwa nie są ustalone zgodnie ze stosownymi przepisami.

2. Z mocą od dnia 1 stycznia 2007 r. Państwa Członkowskie będą:

- uważały świadectwa zgodności towarzyszące nowym dwukołowym pojazdom silnikowym o pojemności silnika powyżej 150 cm³ na mocy dyrektywy 92/61/EWG za już nieważne, oraz
- odmawiały rejestracji, sprzedaży i wprowadzenia do użytkowania nowych pojazdów, którym nie towarzyszy świadectwo zgodności zgodnie z dyrektywą 92/61/EWG,

jeśli ich emisja CO₂ i zużycie paliwa nie są ustalone zgodnie ze stosownymi przepisami.

Artykuł 8

1. Komisja rozważy dalsze obostrzenie norm emisji stosowanych do pojazdów objętych zastosowaniem niniejszej dyrektywy, biorąc pod uwagę:

- a) osiągnięcia techniczne w dziedzinie technologii kontroli emisji oraz ich techniczną i ekonomiczną wstępną ocenę wykonalności w odniesieniu do ich zastosowania do motocykli, jak również ich zastosowanie na różnorodnych rynkach obsługiwanych przez te pojazdy;
- b) postęp w rozwijaniu bardziej reprezentatywnych cykli testowych dla motocykli, naprawiających ograniczenia obecnych cykli testowych, jak zimny start i wysoka dynamika jazdy;
- c) możliwość zharmonizowania cykli testowych w skali ogólnoświatowej;
- d) korelację wartości dopuszczalnych pomiędzy cyklami testowymi obecnym i nowym;
- e) dalsze prace nad emisją cząsteczkową i zagadnieniem emisji cząstek stałych z silników wyskopreżnych i silników o zapłonie iskrowym;
- f) prowadzone prace nad trwałością i zgodnością w użytkowaniu;
- g) dalsze prace nad zimnym startem, systemami diagnostyki pokładowej (OBD) i emisją oparów;

- h) prowadzone prace nad zastąpieniem katalizatorów;
- i) gospodarcze oddziaływanie na produkcję w krótkich seriach i na drobnych producentów;

Komisja opracuje ponadto metodologię pomiaru charakterystycznej emisji CO₂ z silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych.

2. Komisja przedłoży, nie później niż dnia 31 grudnia 2002 r., Komitetowi ds. dostosowania do postępu technicznego propozycję przedstawiającą metodę testową dla pomiaru emisji cząstek stałych zgodnie z wynikami badań zapisanymi w ust. 1 lit. e), mającą znaleźć zastosowanie w nowych homologacjach typu od dnia 1 stycznia 2004 r.

3. Nie później niż dnia 31 grudnia 2002 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie propozycję zawierającą:

- a) obowiązujące wartości dopuszczalne emisji mające wejść do użytku dla testu typu I dla motocykli trzykołowych i czterokołowych od 2006 r. oraz obowiązujące wartości dopuszczalne emisji dla emisji cząstek stałych zgodnie z wynikami badań, jak zapisane w ust. 1 lit. e);
- b) zobowiązanie do pomiaru charakterystycznej emisji CO₂ w homologacji typu zgodnie z art. 7. Komisja przedłoży również właściwe propozycje dla włączenia silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych do wspólnotowej strategii dla ograniczenia emisji CO₂ ze źródeł transportowych (porozumienie o zmniejszeniu przeciętnej emisji CO₂, etykietowanie, zachęty podatkowe);
- c) przepisy dotyczące trwałości, mające znaleźć zastosowanie od dnia 1 stycznia 2006 r., zgodnie z art. 5;
- d) wymogi co do wprowadzenia testowania zgodności pojazdów w użytkowaniu (testy w użytkowaniu) w procedurze homologacji typu dla silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych z mocą od dnia 1 stycznia 2006 r., na podstawie art. 6;
- e) nowy zestaw wartości dopuszczalnych (etap III) dla motorów, łącznie z emisją cząstek stałych zgodnie z wynikami badań, zapisanymi w ust. 1 lit. e), mający znaleźć zastosowanie od 2006 r. Przepisy w sprawie wymogów co do trwałości oraz obowiązek pomiaru charakterystycznej emisji CO₂ w homologacji typu stosować się będą również do motorów.

4. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie propozycje dotyczące kontroli i konserwacji, OBD oraz kontroli emisji oparów. Komisja zapewni również, że tylko takie części zamienne i części zmodyfikowane, które spełniają wymogi dyrektywy 97/24/WE i niniejszej dyrektywy zostaną ułożone na rynku. Wydawanie homologacji typu musi być poddane wystarczającej kontroli, a dane dotyczące wydanych homologacji typu muszą być szybko, sprawnie i w jasny sposób możliwe do sprawdzenia i wyszukania w europejskim systemie danych.

5. Jak najszybciej i nie później niż po technicznym opracowaniu ogólnościowego cyklu testowego Komisja przedstawi propozycję jego włączenia oraz nowy zestaw wartości dopuszczalnych, łącznie z emisją cząstek stałych dla silników wysokoprężnych i dwusuwowych silników spalinowych o zapłonie iskrowym. Te wartości dopuszczalne powinny zostać ustalone we współzależności z drugim obowiązującym etapem niniejszej dyrektywy w 2006 r. (pozycja B, w tabeli w rozdziale 5 załącznika II, sekcja 2.2.1.1.5 do dyrektywy 97/24/WE) w celu zagwarantowania tego samego poziomu emisji. Cykl testowy powinien zostać wprowadzony łącznie z tymi nowymi wartościami dopuszczalnymi (dodanie pozycji C w tabeli w rozdziale 5, załącznika II, sekcja 2.2.1.1.5 do dyrektywy 97/24/WE) jako alternatywna procedura homologacji typu do wyboru przez producenta dla drugiego obowiązkowego etapu w 2006 r. Wraz z przyjęciem nowego ogólnościowego cyklu testowego w innych regionach stanie się on jedyną prawidłową procedurą homologacji typu. Dla dalszych etapów ograniczania emisji spalin po 2006 r. nowy cykl testowy z wartościami dopuszczalnymi opartymi na tym cyklu będzie jedyną ważną procedurą homologacji typu.

Artykuł 9

Do rozdziału 5 dyrektywy 97/24/WE wprowadza się zmiany zgodnie z tekstem w załączniku do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 10

Do dnia 1 kwietnia 2003 r. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Środki przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierać będą odniesienie do niniejszej dyrektywy lub takie odniesienie towarzyszyć będzie ich oficjalnej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 11

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w dniu jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 12

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 19 lipca 2002 r.

W imieniu Parlamentu
Europejskiego
P. COX
Przewodniczący

W imieniu Rady
T. PEDERSEN
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

ZMIANY DO ROZDZIAŁU 5 DYREKTYWY 97/24/WE

1. Załącznik II otrzymuje brzmienie:
 - a) sekcja 1.4 otrzymuje brzmienie:

„1.4. »Zanieczyszczenia gazowe« oznacza gazową emisję w spalinach tlenku węgla, tlenków azotu wyrażonych w równoważnej ilości dwutlenku azotu (NO₂) oraz węglowodorów, zakładając współczynnik:

 - C₁H_{1,85} dla benzyny;
 - C₁H_{1,86} dla oleju napędowego.”
 - b) dodaje się następujące sekcje:

„1.5. »Urządzenie zakłócające« oznacza urządzenie, które mierzy, rozpoznaje lub reaguje na zmienne eksploatacyjne (np. szybkość pojazdu, obroty silnika, używany bieg, temperaturę, ciśnienie wlotowe lub dowolne inne parametry) do celów aktywowania, modulowania, opóźniania lub dezaktywowania działania któregoś z elementów lub funkcji systemu kontroli emisji w taki sposób, że skuteczność systemu kontroli emisji zostaje zmniejszona w warunkach spotykanych podczas normalnego użytkowania pojazdu, chyba że użycie takiego urządzenia zostało włączone w istotny sposób w zastosowaną procedurę testu atestacyjnego emisji.

1.6. »Irracjonalna strategia kontroli emisji« oznacza strategię lub środek, które gdy pojazd jest eksploatowany w normalnych warunkach użytkowania, zmniejszają skuteczność systemu kontroli emisji do poziomu poniżej tego, który jest oczekiwany w stosownej procedurze testu emisji.”;
 - c) sekcja 2.2.1.1 otrzymuje brzmienie:

„2.2.1.1. **Test typu I** (kontrola przeciętnej wartości emisji z tylnej rury wydechowej w zatłoczonym obszarze miejskim).

2.2.1.1.1. Test wykonywany jest przy pomocy procedury określonej w dodatku 1. Metodami używanymi do pobierania i analizy zanieczyszczeń gazowych są te ustanowione.

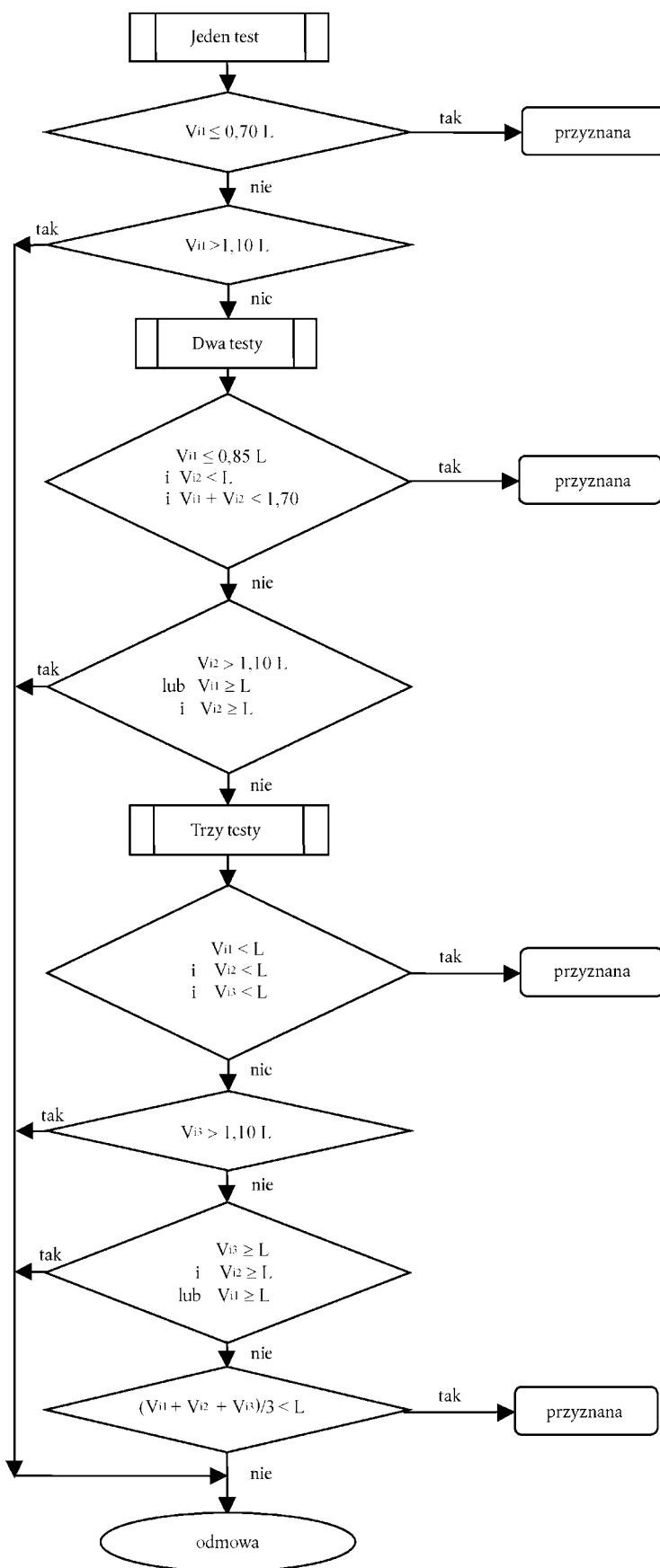
2.2.1.1.2. Rysunek I.2.2 ilustruje trasy dla testu typu I.

2.2.1.1.3. Pojazd zostaje ustawiony na dynamometrze podwoziowym wyposażonym w środki symulacji obciążenia i inercji.

2.2.1.1.4. W czasie testu spaliny zostają rozcieńczone a proporcjonalna próbka zgromadzona w jednym lub więcej workach. Spaliny testowanego pojazdu zostają rozcieńczone, pobrane próbki poddane analizie zgodnie z procedurą opisaną niżej, a całkowita objętość rozcieńczonych spalin zostaje zmierzona.

Rysunek I.2.2.

Schemat przepływu dla testu typu I



2.2.1.1.5. Nie naruszając wymogów 2.2.1.1.6, test musi zostać powtórzony trzy razy. Wynikowe ilości emisji gazowych uzyskane w każdym z testów muszą być mniejsze od limitów pokazanych w tabeli poniżej (wiersze A dla 2003 r., a wiersze B dla 2006 r.):

	Klasa	Masa tlenku węgla (CO)	Masa węglowodorów (HC)	Masa tlenków azotu (NO _x)
		L ₁ (g/lkm)	L ₂ (g/lkm)	L ₃ (g/lkm)
Wartości dopuszczalne dla motocykli (dwukołowych) dla homologacji typu i zgodności produkcji				
A (2003)	I (< 150 cm ³)	5,5	1,2	0,3
	II (≥ 150 cm ³)	5,5	1,0	0,3
B (2006)	I (< 150 cm ³)	2,0	0,8	0,15
	(UDC zimny) ⁽¹⁾			
	II (≥ 150 cm ³)	2,0	0,3	0,15
Wartości dopuszczalne dla motocykli trzykołowych i czterokołowych dla homologacji typu i zgodności produkcji (zapłon iskrowy)				
A (2003)	Wszystkie	7,0	1,5	0,4
Wartości dopuszczalne dla motocykli trzykołowych i czterokołowych dla homologacji typu i zgodności produkcji (zapłon samoczynny)				
A (2003)	Wszystkie	2,0	1,0	0,65

⁽¹⁾ Cykl testowy: ECE R40 (z emisją mierzoną dla wszystkich sześciu trybów — pobieranie próbek rozpoczyna się w T = 0).

⁽²⁾ Cykl testowy: ECE R40 + EUDC (emisja mierzona z wszystkich trybów — pobieranie próbek rozpoczyna się w T = 0), z maksymalną prędkością 120 km/godz.

^(*) Niezbędne zmiany techniczne odnoszące się do dodatku 1 i 4 do załączników 1 i 4 do załącznika II rozdział 5 niniejszej dyrektywy zostaną przyjęte nie później niż dnia 1 października 2002 r. zgodnie z procedurą Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektyw w sprawie Usuwania Barier Technicznych w Handlu w Sektorze Pojazdów Silnikowych, na podstawie art. 13 dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1).

⁽¹⁾ Cykl testowy: ECE R40 (z emisją mierzoną dla wszystkich sześciu trybów — pobieranie próbek rozpoczyna się w T = 0).

⁽²⁾ Cykl testowy: ECE R40 + EUDC (emisja mierzona z wszystkich trybów — pobieranie próbek rozpoczyna się w T = 0), z maksymalną prędkością 120 km/godz.

^(*) Niezbędne zmiany techniczne odnoszące się do dodatku 1 i 4 do załącznika II rozdział 5 niniejszej dyrektywy zostaną przyjęte nie później niż dnia 1 października 2002 r. zgodnie z procedurą Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektyw w sprawie Usuwania Barier Technicznych w Handlu w Sektorze Pojazdów Silnikowych, na podstawie art. 13 dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1).

- 2.2.1.1.5.1. Bez względu na wymogi 2.2.1.1.5., dla każdej substancji zanieczyszczającej środowisko lub kombinacji substancji zanieczyszczających środowisko jedna z trzech uzyskanych mas wynikowych może przekroczyć nie więcej niż o 10 % nakazane limity pod warunkiem, że średnia arytmetyczna trzech wyników jest poniżej nakazanego limitu. W przypadku gdy zapisane limity zostały przekroczone dla więcej niż jednej substancji zanieczyszczającej środowisko, nie ma znaczenia, czy nastąpiło to w jednym teście czy w różnych.
- 2.2.1.1.5.2. Podczas testowania na zgodność z wartościami dopuszczalnymi w wierszach B dla 2006 r. dla motocykli o dozwolonej prędkości maksymalnej 110 km/godz, prędkość maksymalna dla pozamijskiego cyklu jezdnygo zostanie ograniczona do 90 km/godz.
- 2.2.1.1.6. Liczba testów przewidzianych w 2.2.1.1.5 zostaje zmniejszona w warunkach określonych dalej, gdzie V_1 jest wynikiem pierwszego testu, a V_{21} wynikiem drugiego testu dla każdej substancji zanieczyszczającej środowisko.
- 2.2.1.1.6.1. Wykonany zostaje tylko jeden test, jeśli wynik uzyskany dla każdej substancji zanieczyszczającej środowisko jest mniejszy lub równy 0,70 L (tzn. $V_1 \leq 0,70$ L).
- 2.2.1.1.6.2. Jeśli nie spełniony jest wymóg 2.2.1.1.6.1, przeprowadzone zostają tylko dwa testy, jeśli dla każdej substancji zanieczyszczającej spełnione są następujące warunki:
- $$V_1 \leq 0,85 \text{ L i } V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L i } V_2 \leq L;$$
- d) tabele I i II w sekcji 2.2 skreśla się;
- e) sekcja 2.2.1.2 otrzymuje brzmienie:
- „2.2.1.2. **Test typu II** (test tlenku węgla dla prędkości na biegu jałowym) i dane o emisji wymagane dla testowania pod kątem przydatności do ruchu drogowego.
- 2.2.1.2.1. Wymóg ten stosuje się do wszystkich pojazdów napędzanych silnikiem o zapłonie iskrowym, dla których poszukiwana jest wspólnotowa homologacja typu zgodnie z niniejszą dyrektywą.
- 2.2.1.2.2. Podczas testowania zgodnie z dodatkiem 2 (test typu II) przy normalnej szybkości na biegu jałowym:
- rejestrowana jest zawartość tlenku węgla względem objętości wyemitowanych spalin.
 - zarejestrowane muszą być obroty silnika podczas testu, łącznie z wszelkimi tolerancjami.
- 2.2.1.2.3. Podczas testowania przy »wysokiej jałowej« prędkości (tzn. $>2\,000 \text{ min}^{-1}$):
- rejestrowana jest zawartość tlenku węgla względem objętości wyemitowanych spalin.
 - zarejestrowane muszą być obroty silnika podczas testu, łącznie z wszelkimi tolerancjami.
- 2.2.1.2.4. Temperatura oleju silnikowego podczas testu musi zostać zmierzona i zarejestrowana.
- 2.2.1.2.5. Zarejestrowane dane zostają skompletowane w stosownych sekcjach dokumentu określonego w załączniku VII do dyrektywy 92/61/EWG.”;
- f) dodaje się poniższą sekcję:
- „2.3. Zabronione jest używanie urządzeń zakłócających oraz irracjonalnej strategii kontroli emisji.
- 2.3.1. Urządzenie, funkcja, system lub środek kontroli silnika może być zainstalowany w pojeździe, pod warunkiem że:
- jest on uaktywniany wyłącznie do celów takich jak ochrona silnika, zimny start lub rozgrzewanie, albo
 - jest on uaktywniany wyłącznie do celów takich jak bezpieczeństwo eksploatacyjne i strategię awaryjnego dotarcia do celu.
- 2.3.2. Używanie urządzenia, funkcji, systemu lub środka kontroli silnika, którego efektem jest stosowanie odmiennej lub zmodyfikowanej strategii kontroli silnika w stosunku do tej, która jest normalnie stosowana podczas stosownych cykli testowych emisji, będzie dozwolone, jeśli, przy przestrzeganiu wymogów sekcji 2.3.3, zostanie w pełni wykazane, że ten środek nie ogranicza skuteczności systemu kontroli emisji. We wszystkich innych przypadkach takie urządzenia będą uznane za urządzenia zakłócające.

- 2.3.3. Producent dostarcza komplet dokumentacji dającej wgląd w podstawową konstrukcję systemu i środki, którymi kontroluje on zmienne wyjściowe, w sposób bezpośredni czy też pośredni.
- a) Oficjalny komplet dokumentacji, który dostarczany jest służbie technicznej w chwili przedkładania wniosku o homologację typu, zawiera pełny opis systemu. Dokumentacja ta może być skrócowa, pod warunkiem że dostarcza ona świadectwa, że zidentyfikowane zostały wszystkie sygnały wyjściowe dopuszczalne przez macierz uzyskaną z zakresu regulacji indywidualnych jednostkowych sygnałów wejściowych.
- Dokumentacja ta zawiera również uzasadnienie używania wszelkich urządzeń, funkcji, systemów lub środków kontroli silnika oraz obejmuje materiał dodatkowy oraz dane testowe, mające na celu wykazanie efektów, jakie wywierają takie urządzenia zainstalowane w pojeździe na emisję spalin. Informacja ta dołączona jest do dokumentacji wymaganej w załączniku V.
- b) Dodatkowe materiały wskazujące parametry zmodyfikowane przez urządzenie, funkcję, system lub środek kontroli silnika oraz wartości, w jakich takie środki pracują. Dodatkowe materiały zawierają opis logiki kontroli systemu paliwowego, strategię odmierzania czasu oraz punkty przełączania podczas wszystkich trybów działania. Informacja ta pozostaje ściśle poufna i pozostaje w dyspozycji producenta, ale jest ujawniana dla kontroli w czasie homologacji typu.”;
- g) sekcja 3.1.1. otrzymuje brzmienie:
- „3.1.1. Pojazd z serii zostaje poddany testowi opisanemu w 2.2.1.1. Wartościami dopuszczalnymi dla kontroli zgodności produkcji są te wskazane w tabeli w sekcji 2.2.1.1.5.”;
- h) dawna sekcja 3.1.1 otrzymuje numer „3.1.2” oraz wprowadza się do niej następujące zmiany:
- słowa Tabele I i II zastępuje się słowami „Tabela w sekcji 2.2.1.1.5”;
- słowa tabele określone w 2.2.1.1.2 zastępuje się słowami „Tabela w sekcji 2.2.1.1.5”;
- i) sekcja 3.1.3 dodatku 1 otrzymuje brzmienie:
- „3.1.3. Szczelność systemu poboru może być skontrolowana, aby zapewnić, że na wytwarzanie mieszanki palnej nie wywiera wpływu przypadkowy pobór powietrza.”;
- j) w sekcji 5.3.1 dodatku 1 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:
- „Przed pobraniem spalin wykonane zostają dwa cykle wstępnego kondycjonowania.”;
- k) sekcja 6.1.3 dodatku 1 otrzymuje brzmienie:
- „6.1.3. Przed zapoczątkowaniem pierwszego cyklu wstępnego kondycjonowania strumień powietrza o zmiennej prędkości skierowany zostaje na motocykl lub motocykl trzykołowy. Wykonane zostają następnie dwa pełne cykle, podczas których nie pobiera się spalin. System wentylacyjny musi zawierać mechanizm kontrolowany prędkością wałka pomiarowego w taki sposób, że w przedziale od 10 do 50 km/godz. liniowa prędkość powietrza przy wylocie dmuchawy równa jest względnej prędkości wałka z dokładnością do 10 %. Dla prędkości wałka poniżej 10 km/godz. prędkość powietrza może być zerowa. Końcowa część urządzenia wydmuchującego musi mieć następujące cechy:
- i) rozmiar powierzchni co najmniej 0,4 m²;
- ii) dolna krawędź między 0,15 i 0,20 m ponad poziomem podłoża;
- iii) odległość od krawędzi natarcia motocykla lub motocykla trzykołowego pomiędzy 0,3 i 0,45 m.”;
- l) sekcja 6.2.2 dodatku 1 otrzymuje brzmienie:
- „6.2.2. Pierwszy cykl rozpoczyna się, gdy zaczyna się pobieranie próbek i mierzenie obrotów pompy.”;
- m) sekcja 7.2.1 dodatku 1 otrzymuje brzmienie:
- „7.2.1. Po dwóch cyklach wstępnego kondycjonowania (pierwsza chwila pierwszego cyklu), czynności określone w 7.2.2 to 7.2.5 wykonywane są równocześnie.”;

n) sekcja 7.4 dodatku 1 otrzymuje brzmienie:

„7.4. **Analiza**

- 7.4.1. Spaliny umieszczone w worku muszą być poddane analizie możliwie najwcześniej i w żadnym wypadku nie później niż 20 minut po zakończeniu cyklu testowego.
- 7.4.2. Przed analizą każdej z próbek zakres analizatora używany dla każdej z substancji zanieczyszczających musi zostać wyzerowany przy pomocy właściwego gazu zerującego.
- 7.4.3. Analizatory zostają następnie nastawione na krzywe kalibracyjne za pomocą gazów skalujących o koncentracji nominalnej od 70 % do 100 % zakresu.
- 7.4.4. Zerowe poziomy analizatora są następnie powtórnie sprawdzane. Jeśli odczyt różni się o więcej niż 2 % zakresu od tego ustalonego w 7.4.2, procedura zostaje powtórzona.
- 7.4.5. Próbki są następnie analizowane.
- 7.4.6. Po analizie, punkty zerowy i rozpiętości są powtórnie sprawdzane przy użyciu tych samych gazów. Jeśli wyniki tego powtórnego sprawdzenia zawierają się w granicach 2 % tych uzyskanych w 7.4.3, analizę uznaje się za możliwą do przyjęcia.
- 7.4.7. Dla wszystkich punktów niniejszej sekcji natężenie przepływu i ciśnienie różnych gazów muszą być takie same jak te używane podczas kalibracji analizatorów.
- 7.4.8. Liczba przyjętą dla koncentracji każdej z substancji zanieczyszczających środowisko w gazach jest ta odczytana po ustabilizowaniu się urządzenia pomiarowego.”;

o) sekcja 2.2 dodatku 2 otrzymuje brzmienie:

- „2.2. Test typu II wyszczególniony w sekcji 2.2.1.2 załącznika II musi zostać zmierzony niezwłocznie po teście typu I, dla silnika pracującego przy normalnej prędkości biegu jałowego i przy wysokiej prędkości biegu jałowego.”;

2. Załącznik IV otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IV

SPECYFIKACJE DLA PALIWA WZORCOWEGO (BENZYNA)

Używanym paliwem wzorcowym jest to opisane w sekcji 1 załącznika IX do dyrektywy 70/220/EWG.

SPECYFIKACJE DLA PALIWA WZORCOWEGO (DIESEL)

Używanym paliwem wzorcowym jest to opisane w sekcji 2 załącznika IX do dyrektywy 70/220/EWG.”
