

32002L0051

L 252/20

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

20.9.2002

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2002/51/ES****ze dne 19. července 2002****o snížení úrovně emisí znečišťujících látek z dvoukolových a tříkolových motorových vozidel  
a o změně směrnice 97/24/ES****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,  
a zejména na článek 95 této smlouvy,s ohledem na návrh Komise <sup>(1)</sup>,s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního  
výboru <sup>(2)</sup>,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy <sup>(3)</sup>,  
s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem  
dne 1. května 2002,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Pátý akční program Evropského společenství o ochraně životního prostředí, jehož všeobecné zaměření schválila Rada v usnesení Rady a zástupců vlád členských států, zasedajících v Radě, ze dne 1. února 1993 <sup>(4)</sup>, stanoví, že je zapotřebí dalšího úsilí k výraznému snížení současné úrovně emisí znečišťujících látek z motorových vozidel.
- (2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/24/ES ze dne 17. června 1997 o některých konstrukčních částech a vlastnostech dvoukolových a tříkolových motorových vozidel <sup>(5)</sup> je jednou ze zvláštních směrnic pro postup schvalování typu zavedený směrnicí Rady 92/61/EHS ze dne 30. června 1992 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 337 E, 28.11.2000, s. 140 a Úř. věst. C 240 E, 28.8.2001, s. 146.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 123, 25.4.2001, s. 22.

<sup>(3)</sup> Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 14. února 2001 (Úř. věst. C 276, 1.10.2001, s. 153), společný postoj Rady ze dne 13. července 2001 (Úř. věst. C 301, 26.10.2001, s. 43) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 12. prosince 2001. Rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 30. května 2002 a rozhodnutí Rady ze dne 11. června 2002.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. C 138, 17.5.1993, s. 1.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 226, 18.8.1997, s. 1.

<sup>(6)</sup> Úř. věst. L 225, 10.8.1992, s. 72. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2000/7/ES Evropského parlamentu a Rady (Úř. věst. L 106, 3.5.2000, s. 1).

(3) Podle článku 5 směrnice 97/24/ES má Komise do 24 měsíců ode dne přijetí uvedené směrnice předložit Evropskému parlamentu a Radě návrh vypracovaný na základě výzkumu a vyhodnocení nákladů a přínosů vyplývajících z použití zpřísněných mezních hodnot, který stanoví další stupeň, ve kterém budou přijata opatření k dalšímu zpřísnění mezních hodnot pro znečišťující látky z dotyčných vozidel. To se omezuje na motocykly, protože další stupeň zpřísnění mezních hodnot pro mopedy, který se použije od 17. června 2002, je již obsažen ve směrnici 97/24/ES.

(4) Na základě zhodnocení technické proveditelnosti a efektivnosti nákladů byly stanoveny jednotné mezní hodnoty pro novou zkoušku typu I použitelné od roku 2003 pro všechny motocykly a odpovídající snížení uhlovodíků a oxidu uhelnatého o 60 % u motocyklů se čtyřdobými motory a snížení uhlovodíků o 70 % a oxidu uhelnatého o 30 % u motocyklů s dvoudobými motory. U motocyklů se čtyřdobými motory nebylo pokládáno další snížení emisí oxidů dusíku za proveditelné uvažovanou technologií. U motocyklů s dvoudobými motory je použití pokročilé technologie přímého vstřiku, která dává největší možnost snížení emisí oxidu uhelnatého a uhlovodíků, nevyhnutelně spojeno s mírným zvýšením mezní hodnoty oxidů dusíku vzhledem k současně platné mezní hodnotě, takže se mezní hodnota vyrovnává s mezní hodnotou pro motocykly se čtyřdobými motory. Na základě bilance emisí, kterou se potvrzuje okrajový podíl motocyklů v celkovém objemu emisí oxidů dusíku ze silničních dopravních prostředků, lze pokládat uvedené zvýšení za přijatelné.

(5) Z hlediska zvláštních vlastností a použití určitých kategorií motocyklů zvaných „enduro“ a „trial“ a jejich velmi malého podílu na celku emisí z důvodu malého počtu takových vozidel, který se prodá každým rokem v Evropě, by se pro ně měla udělit dočasná odchylka od mezních hodnot, jež vstoupí v platnost v roce 2003, aby výrobci měli možnost zavést odpovídající technologii.

(6) Kontrola a údržba jsou pokládány za zásadní nástroje k zajištění, aby úrovně emisí z nových vozidel nepřesahovaly úrovně, které jsou přijatelné v provozu. Z tohoto hlediska a v souladu s opatřeními pro osobní automobily by být měly požadavky zkoušky typu II, a zejména mezní hodnota pro obsah oxidu uhelnatého 4,5 % objemových, nahrazeny požadavkem měřit a zaznamenávat údaje potřebné k technickým prohlídkám vozidel.

- (7) Tříkolky a čtyřkolky jsou vybaveny buď zážehovými, nebo vznětovými motory. Stejně jako u mezních hodnot emisí pro osobní automobily vyžaduje každá kategorie odlišný soubor mezních hodnot. Z tohoto hlediska je potřebné projednat otázku emisí částic v budoucnu.
- (8) Vlastnosti referenčních paliv používaných ke zkouškám emisí by se měly uvést do souladu s požadavky na osobní automobily, aby odrážely změny ve vlastnostech paliv na trhu, ke kterým dochází podle právních předpisů Společenství týkajících se jakosti benzinů a motorových naft.
- (9) Členským státům by mělo být povoleno, aby daňovými pobídkami podporovaly uvádění vozidel splňujících požadavky přijaté na úrovni Společenství na trh, a aby podporovaly technologie pokročilé z hlediska ochrany prostředí na základě povinných mezních hodnot emisí. Takové pobídky by měly splňovat určité podmínky, kterými se zabrání deformacím vnitřního trhu. Touto směrnici není dotčeno právo členských států zahrnout emise znečišťujících látek a jiných látek do základu výpočtu daní ze silničního provozu pro dvoukolová a tříkolová vozidla.
- (10) V souladu se Smlouvou mohou členské státy mimo jiné vytvářet daňové nebo finanční pobídky pro dodatečné vybavování starších dvoukolových a tříkolových motorových vozidel prostředky, kterými se zajistí splnění mezních hodnot obsažených v této směrnici nebo v dřívější verzi směrnice 97/24/ES.
- (11) V rámci procesu schvalování typu by měl být zaveden nový zkušební cyklus, který by dovoloval reprezentativnější vyhodnocení přínosů z hlediska emisí za podmínek zkoušky, jež by byly bližší podmínkám při používání vozidel, a který by bral v úvahu rozdíly ve způsobech jízdy mezi malými a velkými motocykly. V současné době se provádějí další vývojové práce s cílem podporovat zavedení vědecky podloženého nového zkušebního cyklu.
- (12) Je nutné stanovit další stupeň povinných mezních hodnot emisí, který by vstoupil v platnost v roce 2006, a který by obsahoval další podstatná snížení mezních hodnot vzhledem k mezním hodnotám roku 2003.
- (13) Aby se zajistilo dodržování mezních hodnot emisí, měly by se zavést zkoušky shody pro dvoukolová a tříkolová motorová vozidla v provozu (kontroly v provozu) od 1. ledna 2006. Měly by se zavést specifické požadavky na správnou funkci zařízení pro regulaci emisí v průběhu normální životnosti dvoukolových a tříkolových motorových vozidel od 1. ledna 2006 až do ujetí 30 000 km.
- (14) Mělo by se též zajistit, aby pracovní podmínky dvoukolových a tříkolových motorových vozidel v provozu odpovídaly nastavení pro zkušební cyklus a aby se nepoužívala žádná odpojovací nebo obtoková zařízení.
- (15) Podíl dvoukolových a tříkolových motorových vozidel na celkové tvorbě emisí CO<sub>2</sub> z dopravních prostředků stále vzrůstá. Je proto nezbytné co nejdříve stanovit emise CO<sub>2</sub> nebo spotřebu paliva dvoukolových a tříkolových motorových vozidel a včlenit je do strategie Společenství ke snižování emisí CO<sub>2</sub> ze silničních dopravních prostředků.
- (16) Z hlediska světového trhu s motocykly a obdobných obtížích s jakostí ovzduší v celosvětovém měřítku je žádoucí usilovat o harmonizovaný zkušební cyklus. Je známo, že Komise bude nadále usilovat, aby společně se všemi dalšími účastníky činnými na jiných trzích vypracovala takový harmonizovaný cyklus a dokončila jej co nejdříve. Celosvětový zkušební cyklus pro emise motocyklů vypracovávaný v současné době v Ženevě pracovní skupinou 29 Evropské hospodářské komise Spojených národů je dobrým základem. Je vhodné zavést takový nový celosvětový zkušební cyklus jako alternativu k postupu schvalování typu pro druhý stupeň v roce 2006. Jakmile bude nový zkušební cyklus všeobecně uznáván, mohl by se stát u všech dalších stupňů snižování mezních hodnot pravidelným základem pro schvalování typu.
- (17) Cíle navrhovaných opatření, totiž snížení úrovně emisí znečišťujících látek z dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto, z důvodů jejich rozsahu a účinků, je lépe dosaženo na úrovni Společenství, a proto může Společenství přijmout opatření podle zásady subsidiarity stanovené v článku 5 Smlouvy. Podle zásady proporcionality stanoveného v témže článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (18) Směrnice 97/24/ES by proto měla být změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

#### Článek 1

Účelem této směrnice je snížení úrovně emisí znečišťujících látek z dvoukolových a tříkolových motorových vozidel zpřísněním mezních hodnot takových emisí.

#### Článek 2

1. Od 1. dubna 2003 nesmějí členské státy z důvodů týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší

a) odmítnout udělit ES schválení typu podle čl. 4 odst. 1 směrnice 92/61/EHS nebo

b) zakázat registraci, prodej nebo uvedení vozidel do provozu,

jestliže opatření proti znečišťování ovzduší vyhovují požadavkům směrnice 97/24/ES.

2. Od 1. dubna 2003 musí členské státy odmítnout udělit ES schválení typu podle čl. 4 odst. 1 směrnice 92/61/EHS z důvodů týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší pro každý typ vozidla, který nevyhovuje požadavkům směrnice 97/24/ES.

Pro zkoušku typu I se použijí mezní hodnoty stanovené v řádku A tabulky v bodu 2.2.1.1.5 přílohy II kapitoly 5 směrnice 97/24/ES.

3. Od 1. července 2004 musí členské státy

- a) pokládat certifikáty shody, kterými jsou provázena podle směrnice 92/61/EHS nová vozidla, za již neplatné a
- b) odmítnout registraci, prodej nebo uvedení do provozu nových vozidel, která nejsou provázena certifikátem shody podle směrnice 92/61/EHS,

z důvodů týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší, jestliže tato vozidla nevyhovují požadavkům směrnice 97/24/ES.

Pro zkoušku typu I pro mopedy se použijí mezní hodnoty stanovené v druhém řádku tabulky v bodu 2.2.1.1.3 přílohy I kapitoly 5 směrnice 97/24/ES.

Pro zkoušku typu I pro motocykly a tříkolky se použijí mezní hodnoty stanovené v řádcích A tabulky v bodu 2.2.1.1.5 přílohy II kapitoly 5 směrnice 97/24/ES.

4. Pro dvoukolové motocykly „enduro“ a „trial“ podle směrnice 92/61/EHS místo dne uvedeného v odstavci 2 platí den 1. ledna 2004 a místo dne uvedeného v odstavci 3 den 1. července 2005.

Motocykly „trial“ jsou definovány jako vozidla s těmito vlastnostmi:

- a) maximální výška sedadla: 700 mm,
- b) minimální světlá výška: 280 mm,
- c) maximální objem palivové nádrže: 41 L,
- d) minimální celkový převodový poměr při zařazeném nejvyšším převodovém stupni (převodový poměr primárního převodu × převodový poměr převodovky × převodový poměr koncového převodu) je 7,5.

Motocykly „enduro“ jsou definovány jako vozidla s těmito vlastnostmi:

- a) minimální výška sedadla: 900 mm,
- b) minimální světlá výška: 310 mm,

- c) minimální celkový převodový poměr při zařazeném nejvyšším převodovém stupni (převodový poměr primárního převodu × převodový poměr převodovky × převodový poměr koncového převodu) je 6,0.

### Článek 3

1. Od 1. ledna 2006 členské státy odmítnou udělit ES schválení typu podle čl. 4 odst. 1 směrnice 92/61/EHS z důvodů týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší pro nové typy vozidel, jestliže nevyhovují požadavkům směrnice 97/24/ES.

Pro zkoušku typu I se použijí mezní hodnoty stanovené v řádcích B tabulky v bodu 2.2.1.1.5 přílohy II kapitoly 5 směrnice 97/24/ES.

2. Od 1. ledna 2007 musí členské státy

- a) pokládat certifikáty shody, kterými jsou podle směrnice 92/61/EHS provázena nová vozidla, za již neplatné a
- b) odmítnout registraci, prodej nebo uvedení do provozu nových vozidel, která nejsou provázena certifikátem shody podle směrnice 92/61/EHS,

z důvodů týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší, jestliže tato vozidla nevyhovují požadavkům směrnice 97/24/ES.

Pro zkoušku typu I se použijí mezní hodnoty stanovené v řádcích B tabulky v bodu 2.2.1.1.5 přílohy II kapitoly 5 směrnice 97/24/ES.

U typů vozidel, jichž se v Evropské unii prodá ročně nejvýše 5 000 kusů, platí místo tohoto dne den 1. ledna 2008.

### Článek 4

1. Členské státy smějí uplatňovat daňové pobídky jen pro vozidla splňující požadavky směrnice 97/24/ES. Tyto pobídky musí splňovat jednu ze dvou následujících podmínek:

- a) platí pro všechna nová vozidla uváděná na trh členského státu, která splňují s předstihem povinné mezní hodnoty stanovené v řádku A tabulky v bodu 2.2.1.1.5 přílohy II kapitoly 5 směrnice 97/24/ES. Jejich platnost skončí dnem vstupu v platnost povinné mezní hodnoty emisí pro nová vozidla stanovené v čl. 2 odst. 3 této směrnice; nebo
- b) platí pro všechna nová vozidla uváděná na trh členského státu, která splňují s předstihem povinné mezní hodnoty stanovené v řádcích B tabulky v bodu 2.2.1.1.5 přílohy II kapitoly 5 směrnice 97/24/ES. Jejich platnost skončí dnem

vstupu v platnost povinné mezní hodnoty emisí pro nová vozidla stanovené v čl. 3 odst. 2 této směrnice.

2. Pro každý typ vozidla uvedený v odstavci 1 musí být daňové pobídky nižší, než jsou přídatné náklady na pořízení technických zařízení a na jejich montáž do vozidel s cílem dodržení shody s hodnotami stanovenými v řádku A nebo B tabulky v bodu 2.2.1.1.5 přílohy II kapitoly 5 směrnice 97/24/ES.

3. Komise musí být včas informována o záměrech zavést nebo změnit daňové pobídky uvedené v odstavci 1, aby mohla vyjádřit své připomínky.

#### Článek 5

Schválení typu musí také potvrzovat správnou činnost zařízení pro regulaci emisí v průběhu normální životnosti dvoukolových a tříkolových motorových vozidel od 1. ledna 2006 pro nové typy vozidel a od 1. ledna 2007 pro všechny typy vozidel až do ujetí 30 000 km. Za tímto účelem Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 31. prosince 2002 návrh, který bude definovat „normální životnost“ a obsahovat doplňující ustanovení. Ve své analýze nákladů a přínosů bude Komise věnovat pozornost zvláště důsledkům, které bude mít její návrh pro malé a střední podniky.

#### Článek 6

1. Od 1. ledna 2006 pro nová dvoukolová a tříkolová motorová vozidla a od 1. ledna 2007 pro všechny typy vozidel budou udělena schválení typu také potvrzovat správnou činnost zařízení pro regulaci emisí v průběhu normální životnosti vozidla za normálních podmínek používání (kontrola shody vozidel v provozu, která jsou správně udržována a používána).

2. Za tímto účelem Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh, který bude definovat „normální životnost“ a obsahovat doplňující ustanovení. Tato ustanovení budou případně obsahovat, mimo jiné,

- kritéria pro provádění kontrol,
- kritéria výběru vozidel ke zkouškám,
- kritéria pro provádění zkoušek,
- pravidla k vyloučení možných chyb,
- kritérium, že pro vlastníka nebo držitele vozidla nevzniknou žádné náklady.

Ve své analýze nákladů a přínosů bude Komise věnovat pozornost zvláště důsledkům, které bude mít její návrh pro malé a střední podniky.

#### Článek 7

1. Od 1. ledna 2006 již členské státy neudělí ES schválení typu a odmítnou udělit vnitrostátní schválení typu pro dvoukolové a tříkolové motorové vozidlo, pokud nebyly zjištěny jeho emise CO<sub>2</sub> a spotřeba paliva podle odpovídajících ustanovení.

2. Od 1. ledna 2007 musí členské státy

- pokládat certifikáty shody, kterými jsou podle směrnice 92/61/EHS provázena nová vozidla se zdvihovým objemem válců přesahujícím 150 cm<sup>3</sup>, za již neplatné a
- odmítnout registraci, prodej nebo uvedení do provozu nových vozidel, která nejsou provázena certifikátem shody podle směrnice 92/61/EHS,

jestliže jejich emise CO<sub>2</sub> a spotřeba paliva nebyly zjištěny podle odpovídajících ustanovení.

#### Článek 8

1. Komise přezkoumá možnost dalšího zpřísnění norem pro emise u vozidel, na která se vztahuje tato směrnice, a přitom vezme v úvahu

- a) výsledky technického vývoje v oblasti technologie omezení emisí a technickou a ekonomickou schůdnost použití a uplatnění těchto výsledků na motocyklech a použití těchto výsledků na různých trzích, na něž jsou tato vozidla uváděna;
- b) pokrok ve vývoji reprezentativnějšího zkušební cyklu pro motocykly, kterým se odstraní nynější omezení dosavadního zkušební cyklu, jako je start za studena a podmínky jízdy vysokými rychlostmi;
- c) možnost harmonizovat zkušební cyklus na celosvětovém základě;
- d) korelaci mezních hodnot mezi dosavadním a novým zkušebním cyklem;
- e) další práce týkající se emisí částic a otázku emisí částic ze vznětových motorů a ze zážehových motorů;
- f) probíhající práce v oblasti trvanlivosti a plnění požadavků vozidly v provozu;
- g) budoucí práce týkající se startu za studena, palubních diagnostických systémů (OBD) a emisí způsobených vypařováním;

- h) probíhající práce v oblasti náhradních katalyzátorů;
- i) hospodářské důsledky pro výrobu v malých sériích a pro malé výrobce.

Kromě toho bude Komise vyvíjet postup měření specifických emisí CO<sub>2</sub> z dvoukolových a tříkolových motorových vozidel.

2. Komise předloží do 31. prosince 2002 Výboru pro pří-  
způsobování technickému pokroku návrh postupu zkoušky  
pro měření emisí částic podle výsledků studií stanovených  
v odst. 1 písm. e), který se má používat u nových schválení  
typu od 1. ledna 2004.

3. Komise předloží nejpozději do 31. prosince 2002 Evrop-  
skému parlamentu a Radě návrh obsahující

- a) povinné mezní hodnoty emisí, které se použijí při zkoušce  
typu I pro tříkolky a čtyřkolky pro druhý povinný stupeň  
od roku 2006 a povinné mezní hodnoty emisí částic podle  
výsledků studií stanovených v odst. 1 písm. e);
- b) povinnost měřit specifické emise CO<sub>2</sub> při schvalování typu  
podle článku 7. Komise také předloží vhodné návrhy na  
včlenění dvoukolových a tříkolových motorových vozidel  
do strategie Společenství ke snížení emisí CO<sub>2</sub>  
z dopravních prostředků (dohoda o snížení průměrných  
emisí CO<sub>2</sub>, označování, daňové pobídky);
- c) ustanovení o trvanlivosti, která se mají používat od  
1. ledna 2006 podle článku 5;
- d) požadavky na včlenění zkoušení shody u vozidel v provozu  
(zkoušky v provozu) do postupu schvalování typu dvouko-  
lových a tříkolových motorových vozidel od 1. ledna 2006  
podle článku 6;
- e) nový soubor mezních hodnot (stupeň III) pro mopedy,  
včetně emisí částic, podle výsledků studií stanovených  
v odst. 1 písm. e), použitelných od roku 2006. Ustanovení  
o požadavcích na trvanlivost a povinnost měřit specifické  
emise CO<sub>2</sub> při schvalování typu se použijí také pro  
mopedy.

4. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě návrhy  
na kontrolu a údržbu, OBD a omezení emisí způsobených  
vypařováním. Komise také zajistí, aby se dostávaly na trh jen  
náhradní díly a díly pro dodatečnou montáž pro výfukové  
systémy, které splňují požadavky směrnice 97/24/ES a této  
směrnice. Udělení schválení typu musí být dostatečně ověřit-  
elné a údaje o udělených schváleních typu musí být rychle,  
účinně a transparentně zjištělné a vyhledatelné v Evropském  
informačním systému.

5. Komise předloží co nejdříve a nejpozději po technickém  
vyvinutí celosvětového zkušebního cyklu návrh na jeho pře-  
vzetí a na nový soubor mezních hodnot, včetně emisí částic  
pro vznětové motory a dvoudobé zážehové motory. Tyto  
mezní hodnoty se uvedou do korelace s druhým povinným  
stupněm platícím od roku 2006 podle této směrnice (řádek B  
v tabulce v bodu 2.2.1.1.5 přílohy II kapitoly 5 směrnice  
97/24/ES), aby byla zajištěna stejná úroveň emisí. Zkušební  
cyklus by se měl zavést zároveň s těmito novými mezními  
hodnotami (vloží se řádek C do tabulky v bodu 2.2.1.1.5  
přílohy II kapitoly 5 směrnice 97/24/ES) jako alternativní  
postup schvalování podle volby výrobce pro druhý povinný  
stupeň v roce 2006. Jakmile bude nový celosvětový cyklus  
zaveden také v ostatních regionech, stane se jediným pře-  
depsaným postupem ke schválení typu. U dalších stupňů snižo-  
vání emisí z výfuku po roce 2006 se stane nový zkušební  
cyklus, spolu s mezními hodnotami založenými na tomto  
cyklu, jediným platným postupem schválení typu.

#### Článek 9

Kapitola 5 směrnice 97/24/ES se mění v souladu s přílohou  
této směrnice.

#### Článek 10

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy  
nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do  
1. dubna 2003. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na  
tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich  
úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

#### Článek 11

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním  
věstníku Evropských společenství*.

#### Článek 12

Tato směrnice je určena členskými státem.

V Bruselu dne 19. července 2002.

Za Evropský parlament  
předseda  
P. COX

Za Radu  
předseda  
T. PEDERSEN

## PŘÍLOHA

## ZMĚNY KAPITOLY 5 SMĚRNICE 97/24/ES

1. Příloha II se mění takto:
  - a) Bod 1.4 se nahrazuje tímto:

„1.4. ‚Plynnými znečišťujícími látkami‘ se rozumějí plynné emise z výfuku: oxid uhelnatý, oxidy dusíku vyjádřené jako ekvivalent oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>) a uhlovodíky, u nichž se předpokládají následující složení:

    - C<sub>1</sub>H<sub>1,85</sub> pro benzin;
    - C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub> pro motorovou naftu.“
  - b) Vkládají se následující nové body, které znějí:

„1.5. ‚Odpojovacím zařízením‘ se rozumí zařízení, které měří, snímá nebo dává odezvu na proměnné provozní veličiny (např. rychlost vozidla, otáčky motoru, použitý rychlostní stupeň, teplota, tlak v sání nebo jakýkoli jiný parametr), aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala funkce kterékoli části nebo funkce systému pro regulaci emisí a tím se snížila jeho účinnost za normálních podmínek používání vozidla, pokud použití takového zařízení není v podstatě zahrnuto do postupu zkoušky použitého k certifikaci z hlediska emisí.

1.6. ‚Nenormální strategií pro omezení emisí‘ se rozumí každá strategie nebo opatření, které, když vozidlo je provozováno za normálních podmínek používání, snižuje účinnost systému pro regulaci emisí na úroveň nižší, než je očekávána při postupu příslušné zkoušky emisí.“
  - c) Bod 2.2.1.1 se nahrazuje tímto:

„2.2.1.1. **Zkouška typu I** (ověření průměrné hodnoty emisí z výfuku v hustém městském provozu)

2.2.1.1.1. Zkouší se postupem popsaným v dodatku 1. Plyny se odebírají a analyzují stanovenými metodami.

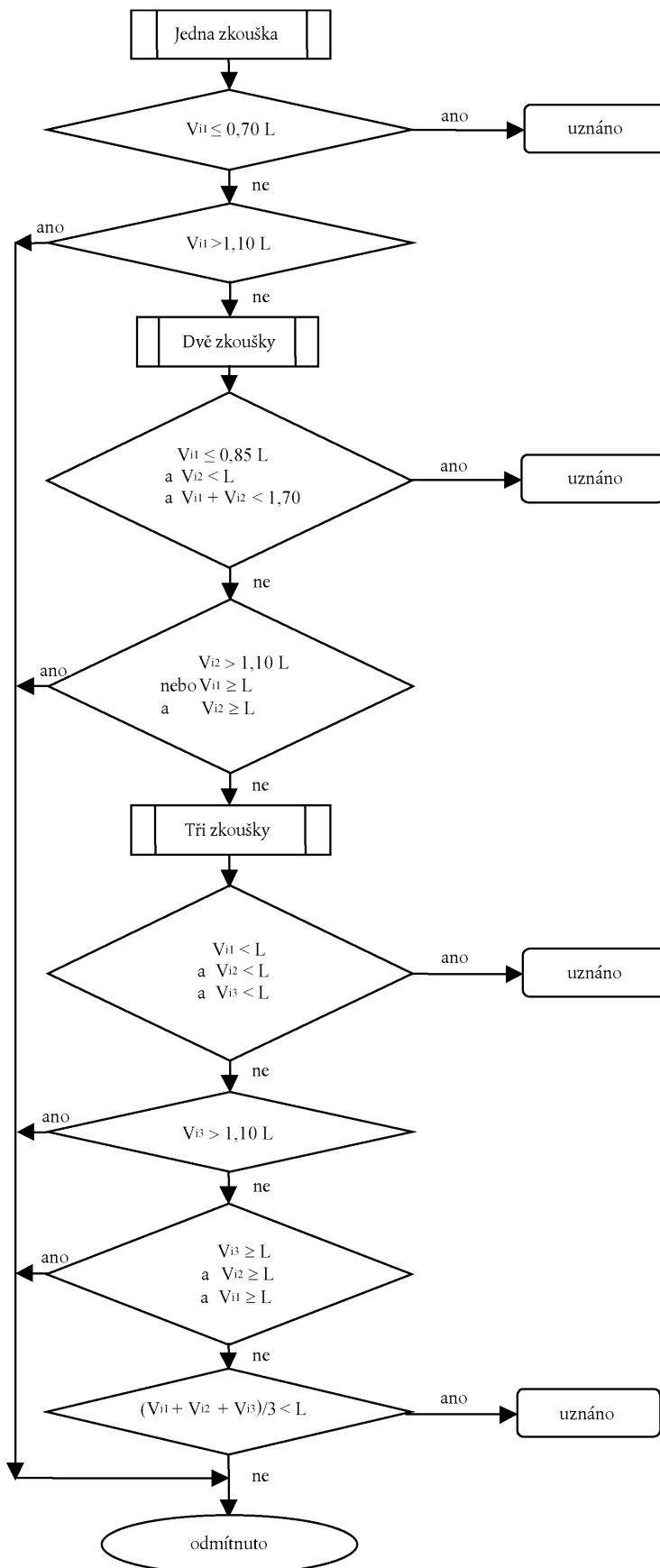
2.2.1.1.2. Obrázek 1.2.2 znázorňuje možné způsoby postupu zkoušky typu I.

2.2.1.1.3. Vozidlo se umístí na vozidlový dynamometr, který je opatřen zařízením k simulaci zatížení a setrvačných hmot.

2.2.1.1.4. V průběhu zkoušky se výfukové plyny ředí a shromažďuje se proporcionální vzorek v jednom vaku nebo ve více vacích. Výfukové plyny ze zkoušeného vozidla se ředí, odebírají se a analyzují jejich vzorek podle dále popsaného postupu a změří se celkový objem zředěného výfukového plynu.

Obrázek I.2.2

## Vývojový diagram zkoušky typu I



2.2.1.1.5. S výhradou požadavků bodu 2.2.1.1.6 se zkouška musí opakovat třikrát. Výsledné hmotnosti plynných emisí při každé zkoušce musí být menší než mezní hodnoty uvedené v následující tabulce (řádky A pro rok 2003 a řádky B pro rok 2006):

	Třída	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)		Hmotnost uhlovodíků (HC)		Hmotnost oxidů dusíku (NO <sub>x</sub> )	
		L <sub>1</sub> (g/km)	L <sub>2</sub> (g/km)	L <sub>1</sub> (g/km)	L <sub>2</sub> (g/km)	L <sub>1</sub> (g/km)	L <sub>2</sub> (g/km)
Mezní hodnoty pro motocykly (dvoukolové) pro schvalování typu a pro kontroly shodnosti výroby							
A (2003)	I (< 150 cm <sup>3</sup> )	5,5	1,2	0,3			
	II (≥ 150 cm <sup>3</sup> )	5,5	1,0	0,3			
B (2006)	I (< 150 cm <sup>3</sup> )	2,0	0,8	0,15			
	(městský cyklus za studena) <sup>(1)</sup>						
	II (≥ 150 cm <sup>3</sup> )	2,0	0,3	0,15			
	(městský cyklus + mimoměstský cyklus za studena) <sup>(2)</sup>						
Mezní hodnoty pro tříkolky a čtyřkolky pro schvalování typu a pro kontroly shodnosti výroby (vozidla se zážehovými motory)							
A (2003)	všechny	7,0	1,5	0,4			
Mezní hodnoty pro tříkolky a čtyřkolky pro schvalování typu a pro kontroly shodnosti výroby (vozidla se vznětovými motory)							
A (2003)	všechny	2,0	1,0	0,65			

<sup>(1)</sup> Zkušební cyklus: EHK předpis č. 40 (s měřením emisí při všech šesti režimech — odběr vzorků začíná při T = 0).

<sup>(2)</sup> Zkušební cyklus: EHK předpis č. 40 + mimoměstský cyklus (s měřením emisí při všech režimech — odběr vzorků začíná při T = 0), s maximální rychlostí 120 km/h.

<sup>(\*)</sup> Potřebné technické změny týkající se dodatku 1 a 4 přílohy II kapitoly 5 této směrnice musí být přijaty nejpozději 1. října 2002 podle postupu Výboru pro přizpůsobování směrnice o odstraňování technických překážek obchodu v oboru motorových vozidel technickému pokroku, podle článku 13 směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojních vozidel (Úř. věst. L 42, 23. 2. 1970, s. 1).



- 2.2.1.1.5.1. Nehledě na požadavky bodu 2.2.1.1.5 může u každé znečišťující látky nebo kombinace znečišťujících látek přesahovat jedna ze tří výsledných hmotností o nejvýše 10 % předepsanou mezní hodnotu za podmínky, že aritmetická střední hodnota tří výsledků je menší než předepsaná mezní hodnota. Jsou-li předepsané mezní hodnoty překročeny u více než jedné znečišťující látky, není důležité, zda k tomu dojde u téže zkoušky, nebo u různých zkoušek.
- 2.2.1.1.5.2. Když se zkouší za účelem zjištění, zda jsou plněny mezní hodnoty v řádcích B pro rok 2006 pro motocykly s přípustnou maximální rychlostí 110 km/h, omezí se maximální rychlost v mimo-městském jízdním cyklu na 90 km/h.
- 2.2.1.1.6. Počet zkoušek předepsaných v bodu 2.2.1.1.5 se zmenší za dále uvedených podmínek, kdy  $V_1$  je výsledek první zkoušky a  $V_2$  je výsledek druhé zkoušky pro každou znečišťující látku.
- 2.2.1.1.6.1. Jestliže výsledek pro každou znečišťující látku je menší než 0,70 L nebo se rovná této hodnotě (tj.  $V_1 \leq 0,70 L$ ).
- 2.2.1.1.6.2. Ne-li splněn požadavek bodu 2.2.1.1.6.1, provedou se jen dvě zkoušky, pokud jsou pro každou znečišťující látku splněny následující požadavky:
- $$V_1 \leq 0,85 L \text{ a } V_1 + V_2 \leq 1,70 L \text{ a } V_2 \leq L.$$
- d) Zrušují se tabulky I a II.
- e) Bod 2.2.1.2 se nahrazuje tímto:
- „2.2.1.2. **Zkouška typu II** (ověření emisí oxidu uhelnatého při volnoběhu) a údaje o emisích požadované při technických prohlídkách).
- 2.2.1.2.1. Tento požadavek platí pro všechna vozidla poháněná zážehovým motorem, pro který se žádá o ES schválení typu podle této směrnice.
- 2.2.1.2.2. U zkoušky podle dodatku 2 (zkouška typu II) při normálních volnoběžných otáčkách:
- zaznamená se objemový obsah oxidu uhelnatého v emitovaných výfukových plynech,
  - zaznamenají se otáčky motoru v průběhu zkoušky, popřípadě včetně dovolených odchylek.
- 2.2.1.2.3. U zkoušky s vysokými volnoběžnými otáčkami (tj.  $>2\,000 \text{ min}^{-1}$ ):
- zaznamená se objemový obsah oxidu uhelnatého v emitovaných výfukových plynech,
  - zaznamenají se otáčky motoru v průběhu zkoušky, popřípadě včetně dovolených odchylek.
- 2.2.1.2.4. Změří se a zaznamená teplota oleje v motoru v průběhu zkoušky.
- 2.2.1.2.5. Zaznamenané údaje se uvedou v příslušných oddílech dokumentu, na který odkazuje příloha VII směrnice 92/61/EHS.“
- f) Vkládá se nový bod, který zní:
- „2.3. Použití odpojovacího zařízení a nenormální strategie pro snížení emisí je zakázáno.
- 2.3.1. Na vozidle je možno instalovat zařízení, funkci, systém nebo učinit opatření k řízení motoru za podmínky, že:
- jsou aktivovány jen k účelům, jako jsou ochrana motoru, start za studena nebo zahřívání motoru nebo
  - jsou aktivovány jen k účelům, jako jsou provozní bezpečnost nebo všeobecná bezpečnost nebo strategie nouzového provozu.
- 2.3.2. Na motoru je přípustné použít řídicí zařízení, funkci nebo systém nebo učinit opatření, jejichž výsledkem je použití strategie řízení motoru, která je rozdílná nebo upravená vzhledem ke strategii normálně používané v průběhu předepsaných zkušebních cyklů emisí, jestliže, zároveň s plněním požadavků bodu 2.3.3, se plně prokáže, že opatřením se nezmenšuje účinnost systému k omezení emisí. Ve všech ostatních případech se taková zařízení pokládají za odpojovací zařízení.
- “

- 2.3.3. Výrobce předloží soubor dokumentace, z kterého je zřejmý základní princip systému a prostředků, kterými systém řídí přímo nebo nepřímo své výstupní proměnné.
- a) Formální soubor dokumentace, který se předkládá technické zkušebně v době předkládání žádosti o schválení typu, musí obsahovat úplný popis systému. Tato dokumentace může být stručná za podmínky, že je z ní zřejmé, že byly identifikovány všechny výstupní údaje přípustné podle matice získané z oblasti regulace vstupních údajů jednotlivého konstrukčního celku.
- Dokumentace musí také obsahovat zdůvodnění pro použití každého řídicího zařízení, funkce, systému nebo opatření na motoru a musí obsahovat doplňující podklady a údaje ze zkoušek, aby prokázala účinek každého takového zařízení instalovaného ve vozidle na emise z výfuku. Tato informace musí být připojena k požadované dokumentaci uvedené v příloze V.
- b) Doplňující podklady, které udávají parametry, jež jsou měněny kterýmkoli řídicím zařízením, funkcí, systémem nebo opatřením, které jsou na motoru, a mezní podmínky, za nichž taková opatření pracují. Doplňující podklady musí obsahovat popis logiky řízení palivového systému, strategii časování a body přepínání v průběhu všech pracovních režimů. Tato informace musí zůstat přísně důvěrná a zůstává u výrobce, avšak musí být zpřístupněna k přezkoumání v době schvalování typu.“
- g) Bod 3.1.1 se nahrazuje tímto:
- „3.1.1. Ze série se odebere vozidlo a podrobí se zkoušce popsané v bodu 2.2.1.1. Mezní hodnoty pro kontrolu shodnosti výroby jsou uvedeny v tabulce v bodu 2.2.1.1.5.“
- h) Dosavadní bod 3.1.1 se označuje jako bod 3.1.2 a mění se takto:
- slova „v tabulkách I a II“ se nahrazují slovy „v tabulce v bodu 2.2.1.1.5“.
- slova „v tabulce v bodu 2.2.1.1.2“ se nahrazují slovy „v tabulce v bodu 2.2.1.1.5“.
- i) Bod 3.1.3 dodatku 1 se nahrazuje tímto:
- „3.1.3. Může se ověřit těsnost systému sání, aby se zajistilo, že tvoření směsi nebude ovlivňováno náhodným přisáváním vzduchu.“
- j) V bodu 5.3.1 dodatku 1 se poslední věta nahrazuje tímto:
- „Před odběrem výfukového plynu se vykonají dva úplné cykly pro stabilizaci.“
- k) Bod 6.1.3 dodatku 1 se nahrazuje tímto:
- „6.1.3. Před začátkem cyklu pro stabilizaci se na motocykl nebo motorovou tříkolku vhání proud vzduchu proměnlivou rychlostí. Nato následují dva úplné cykly, během nichž se nejímají žádné výfukové plyny. Ventilační systém musí mít mechanismus řízený rychlostí válce dynamometru tak, aby se v rozsahu od 10 km/h do 50 km/h lineární rychlost proudění vzduchu na výstupu z dmychadla rovnala relativní rychlosti válce, s přiblížením na 10 %. Při rychlostech válce menších než 10 km/h může být rychlost proudění vzduchu nulová. Koncový průřez zařízení s dmychadlem musí mít tyto vlastnosti:
- i) plochu nejméně 0,4 m<sup>2</sup>;
- ii) výšku umístění spodního okraje nad zemí od 0,15 m do 0,20 m;
- iii) vzdálenost od přední hrany motocyklu nebo motorové tříkolky mezi 0,30 m a 0,45 m.“
- l) Bod 6.2.2 dodatku 1 se nahrazuje tímto:
- „6.2.2. První zkušební cyklus začne, když se zahájí jímání vzorků a měření otáček čerpadla.“
- m) Bod 7.2.1 dodatku 1 se nahrazuje tímto:
- „7.2.1. Po dvou cyklech pro stabilizaci (okamžik počátku prvního cyklu) se provedou současně úkony uvedené v bodech 7.2.2 až 7.2.5.“

n) Bod 7.4 dodatku 1 se nahrazuje tímto:

„7.4. **Analýza**

- 7.4.1. Výfukové plyny, které jsou ve vaku, se musí analyzovat co nejdříve a v žádném případě ne později než 20 minut po ukončení zkušebního cyklu.
- 7.4.2. Před analýzou každého vzorku se musí rozsah analyzátoru, který se použije pro každou znečišťující látku, nastavit na nulu příslušným nulovacím plynem.
- 7.4.3. Pak se analyzátory nastaví podle kalibračních křivek příslušnými kalibračními plyny o jmenovitých koncentracích 70 % až 100 % rozsahu.
- 7.4.4. Pak se znovu ověří nastavení nul analyzátoru. Jestliže se údaj liší o více než 2 % rozsahu od nastavení podle bodu 7.4.2, postup se opakuje.
- 7.4.5. Pak se vzorky analyzují.
- 7.4.6. Po analýze se znovu ověří údaje nuly a kalibračních bodů, přičemž se použijí tytéž plyny. Jestliže se výsledky tohoto ověření neodchylují o více než 2 % od nastavení podle bodu 7.4.3, pokládá se analýza za přijatelnou.
- 7.4.7. Pro ustanovení všech bodů tohoto oddílu musí být hodnoty průtoků a tlaků různých plynů stejné, jako byly při kalibraci analyzátorů.
- 7.4.8. Za hodnotu koncentrace každé znečišťující látky změřené v plynech se pokládá údaj zjištěný po stabilizaci měřicího zařízení.“

o) Bod 2.2 dodatku 2 se nahrazuje tímto:

- „2.2. Měření ve zkoušce typu II specifikované v bodu 2.2.1.2 přílohy II se musí provést bezprostředně po zkoušce typu I s motorem běžícím při normálních volnoběžných otáčkách a při vysokých volnoběžných otáčkách.“;

2. Příloha IV se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA IV

**SPECIFIKACE REFERENČNÍHO PALIVA (BENZIN)**

Použije se referenční palivo popsané v kapitole 1 přílohy IX směrnice 70/220/EHS.

**SPECIFIKACE REFERENČNÍHO PALIVA (MOTOROVÁ NAFTA)**

Použije se referenční palivo popsané v kapitole 2 přílohy IX směrnice 70/220/EHS.“

---