

32002L0051

L 252/20

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

20.9.2002.

DIREKTIVA 2002/51/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 19. srpnja 2002.****o sniženju razine emisija onečišćujućih tvari iz motornih vozila na dva ili tri kotača i izmjeni Direktive 97/24/EZ****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 95.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽³⁾, u svjetlu zajedničkog teksta koji je 1. svibnja 2002. odobrio Odbor za mirenje,

budući da:

- (1) Peti akcijski program Europske zajednice o zaštiti okoliša, čiji su opći pristup odobrili Vijeće u svojoj Rezoluciji Vijeća i predstavnici vlada država članica, koji su se 1. veljače 1993. sastali u Vijeću ⁽⁴⁾, predviđa poduzimanje dodatnih napora za znatno snižavanje sadašnje razine emisija onečišćujućih tvari iz motornih vozila.
- (2) Direktiva 97/24/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1997. o pojedinim sastavnim dijelovima i značajkama motornih vozila na dva ili tri kotača ⁽⁵⁾ jedna je od zasebnih direktiva u okviru homologacijskog postupka propisanog Direktivom Vijeća 92/61/EEZ od 30. lipnja 1992. o homologaciji tipa motornih vozila na dva ili tri kotača ⁽⁶⁾.
- (3) Na temelju članka 5. Direktive 97/24/EZ od Komisije se zahtijeva da u roku 24 mjeseca od dana donošenja ove Direktive Europskom parlamentu i Vijeću dostavi prijedlog pripremljen na temelju istraživanja i procjene troškova i koristi koji proizlaze iz primjene strožih graničnih vrijednosti, kojima će se odrediti sljedeća faza tijekom koje će se donijeti mjere namijenjene daljnjem postroživanju graničnih vrijednosti onečišćujućih tvari iz dotičnih vozila. Takve mjere ograničene su na motocikle

s obzirom na to da je sljedeća faza uvođenja strožih graničnih vrijednosti za mopede, koja će se početi primjenjivati od 17. lipnja 2002., već predviđena Direktivom 97/24/EZ.

- (4) Na temelju ocjene tehničke izvedivosti i troškovne učinkovitosti definiran je samo jedan niz novih graničnih vrijednosti koje odgovaraju ispitivanju tipa I. i vrijede za sve motocikle od 2003. te odgovaraju sniženju od 60 % za ugljikovodike i ugljikov monoksid za četverotaktne motocikle, odnosno sniženju od 70 % za ugljikovodike i 30 % za ugljikov monoksid za dvotaktne motocikle. Što se tiče četverotaktnih motocikala, s predviđenim tehnologijama daljnja sniženja dušičnih oksida ocjenjuju se neizvedivima. U vezi s dvotaktnim motociklima, primjena napredne tehnologije izravnog ubrizgavanja, koja pruža najbolje mogućnosti za sniženje emisija ugljikovog monoksida i ugljikovodika, nužno je povezana s umjerenim porastom granice za dušikove okside u odnosu na sadašnje granične vrijednosti, čime bi se ta granica izjednačila s granicom za četverotaktne motocikle. Na temelju popisa emisija, koji potvrđuje zanemarivi udio motocikala u ukupnoj emisiji dušičnih oksida u cestovnom prometu, to se smatra prihvatljivim.
- (5) U svjetlu posebnih značajki i uporabe određenih kategorija vozila poznatih kao motocikli „enduro” i „trial” te imajući u vidu njihov vrlo mali doprinos ukupnim emisijama, što je posljedica malog broja takvih vozila koji se svake godine proda u Europi, trebalo bi odobriti privremeno izuzeće u pogledu početka primjene novih granica u 2003., čime bi se proizvođačima omogućilo uvođenje odgovarajuće tehnologije.
- (6) Inspekcijski nadzor i održavanje smatraju se bitnima za osiguravanje razine emisija novih vozila koja ne prelazi dopuštene razine za vozila u prometu. U tom smislu te u skladu s odredbama koje se odnose na osobne automobile, zahtjeve za ispitivanje tipa II., a posebno graničnu vrijednost obujamskog postotka ugljikovog monoksida od 4,5 %, trebalo bi zamijeniti obvezom mjerenja i bilježenja potrebnih podataka u svrhu tehničkih pregleda.
- (7) Tricikli i četverocikli opremljeni su motorima s vanjskim izvorom paljenja ili motorima s kompresijskim paljenjem (dizelski motori); u skladu s graničnim vrijednostima emisija za osobne automobile, za svaku se kategoriju zahtijeva zaseban niz graničnih vrijednosti. U tom pogledu, ubuduće će trebati posvetiti pažnju pitanju emisija krutih čestica.

⁽¹⁾ SL C 337 E, 28.11.2000., str. 140. i
SL C 240 E, 28.8.2001., str. 146.

⁽²⁾ SL C 123, 25.4.2001., str. 22.

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 14. veljače 2001. (SL C 276, 1.10.2001., str. 135.), Zajedničko stajalište Vijeća od 13. srpnja 2001. (SL C 301, 26.10.2001., str. 43.) i Odluka Europskog parlamenta od 12. prosinca 2001. Odluka Europskog parlamenta od 30. svibnja 2002. i Odluka Vijeća od 11. lipnja 2002.

⁽⁴⁾ SL C 138, 17.5.1993., str. 1.

⁽⁵⁾ SL L 226, 18.8.1997., str. 1.

⁽⁶⁾ SL L 225, 10.8.1992., str. 72. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2000/7/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 106, 3.5.2000., str. 1.).

- (8) Značajke referentnih goriva koja se koriste za ispitivanje emisija trebalo bi uskladiti s onima koje se primjenjuju na osobne automobile tako da odražavaju izmjene specifikacija komercijalnoga goriva u skladu sa zakonodavstvom Zajednice o kvaliteti benzina i dizelskih goriva.
- (9) Državama članicama trebalo bi dopustiti da pomoću poreznih poticaja ubrzaju stavljanje na tržište vozila koja ispunjavaju zahtjeve prihvaćene na razini Zajednice i da na temelju obveznih vrijednosti emisija promiču ekološki naprednije tehnologije; takvi bi poticaji trebali ispuniti određene uvjete čiji je cilj izbjeći poremećaje na unutarnjem tržištu; ova Direktiva ne utječe na pravo država članica da uključuju emisije onečišćujućih i drugih tvari u osnovu za izračun poreza na cestovni prijevoz za vozila na dva ili tri kotača.
- (10) U skladu s Ugovorom države članice mogu, između ostalog, ponuditi porezne ili financijske poticaje za naknadno usklađivanje starijih motornih vozila na dva ili tri kotača, ako ona time zadovoljavaju granične vrijednosti iz ove Direktive ili ranije verzije Direktive 97/24/EZ.
- (11) Potrebno je uvesti novi ciklus homologacijskih ispitivanja koji će omogućiti reprezentativniju procjenu performansi u smislu emisija u ispitnim uvjetima koji više nalikuju onima s kojima se susreću vozila u prometu, a koji će u obzir uzeti razliku u obrascima vožnje između malih i velikih motocikala. U tijeku je dodatni istraživački rad na potpori uvođenju novog znanstveno utemeljenog ispitnog ciklusa.
- (12) Od 2006. potrebno je uspostaviti daljnju fazu obveznih ograničenja emisija koja će obuhvaćati daljnja znatna smanjenja graničnih vrijednosti u odnosu na one utvrđene za 2003.
- (13) Kako bi se osigurala usklađenost s graničnim vrijednostima emisija, od 1. siječnja 2006. potrebno je uvesti ispitivanja usklađenosti motornih vozila na dva ili tri kotača u prometu (ispitivanja vozila u prometu). Od 1. siječnja 2006. potrebno je uvesti posebne zahtjeve za ispravan rad uređaja za nadzor emisija tijekom uobičajenog životnog vijeka motornih vozila na dva ili tri kotača do 30 000 prijeđenih kilometara.
- (14) Treba osigurati i da radni uvjeti motornih vozila na dva ili tri kotača u prometu odgovaraju postavkama za ispitni ciklus i da se pritom ne koriste poremećajni uređaji ili druga rješenja s premošćivanjem.
- (15) Kako udio CO₂ koji proizvode motorna vozila na dva ili tri kotača u ukupnoj emisiji iz prometa neprestano raste, trebalo bi što prije utvrditi emisije CO₂ i/ili potrošnju goriva za motorna vozila na dva ili tri kotača te ih uključiti u strategiju Zajednice za smanjenje emisija CO₂ u cestovnom prometu.
- (16) S obzirom na svjetsko tržište motocikala i sličnih problema u vezi s kakvoćom zraka u cijelom svijetu, vrijedi ulagati napore za uspostavu usklađenog ispitnog ciklusa. Treba napomenuti da će Komisija nastaviti ulagati napore kako bi se takvo usklađivanje ispitnog ciklusa sa svim drugim zainteresiranim stranama na drugim tržištima čim prije okončalo. Svjetski ispitni ciklus motocikala u pogledu emisija koji trenutačno u Ženevi razrađuje radna skupina 29. Gospodarske komisije UN-a za Europu predstavlja dobru polaznu osnovu. Bilo bi primjereno u drugoj fazi u 2006. uvesti takav novi svjetski ispitni ciklus kao alternativu homologacijskom postupku. Nakon što postane opće prihvaćen, taj novi ispitni ciklus mogao bi postati redovita osnova za homologaciju tipa za sve daljnje faze smanjenja emisija.
- (17) Budući da cilj predloženih mjera, tj. smanjenje razine emisija onečišćujućih tvari iz motornih vozila na dva ili tri kotača, države članice ne mogu dostatno ostvariti nego ih se zbog njihovog opsega i učinaka može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je određeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti određenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (18) Direktivu 97/24/EZ treba izmijeniti na odgovarajući način,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Cilj je ove Direktive smanjiti razinu emisija onečišćujućih tvari iz motornih vozila na dva ili tri kotača određivanjem strožih graničnih vrijednosti za takve emisije.

Članak 2.

1. S učinkom od 1. travnja 2003., nijedna država članica ne smije, u vezi s mjerama koje treba poduzeti protiv onečišćenja zraka:

(a) odbiti dodijeliti EZ homologaciju tipa u skladu s člankom 4. stavkom 1. Direktive 92/61/EEZ; ili

(b) zabraniti registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu vozila,

ako su mjere koje treba poduzeti protiv onečišćenja zraka u skladu sa zahtjevima Direktive 97/24/EZ.

2. S učinkom od 1. travnja 2003. države članice dužne su svakom tipu vozila koji nije u skladu s odredbama Direktive 97/24/EZ odbiti dodijeliti EZ homologaciju tipa u skladu s člankom 4. stavkom 1. Direktive 92/61/EEZ zbog razloga povezanih s mjerama koje treba poduzeti protiv onečišćenja zraka.

Za ispitivanje tipa I. koriste se granične vrijednosti prikazane u retku A tablice u poglavlju 5. Priloga II. odjeljka 2.2.1.1.5. Direktive 97/24/EZ.

3. S učinkom od 1. srpnja 2004. države članice:
- (a) smatraju nevažećim potvrde o sukladnosti koje su priložene novim vozilima u skladu s Direktivom 92/61/EEZ; i
- (b) odbijaju registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu novih vozila kojima nije priložena potvrda o sukladnosti u skladu s Direktivom 92/61/EEZ,

zbog razloga povezanih s mjerama koje treba poduzeti protiv onečišćenja zraka ako vozila nisu u skladu s odredbama Direktive 97/24/EZ.

Za ispitivanje tipa I. za mopede koriste se granične vrijednosti prikazane u drugom retku tablice u poglavlju 5. Priloga I. odjeljka 2.2.1.1.3. Direktive 97/24/EZ.

Za ispitivanje tipa I. za motocikle i tricikle koriste se granične vrijednosti prikazane u retku A tablice u poglavlju 5. Priloga II. odjeljka 2.2.1.1.5. Direktive 97/24/EZ.

4. U skladu s Direktivom 92/61/EEZ, za motocikle na dva kotača „trial” i „enduro” datum određen u stavku 2. je 1. siječnja 2004., a datum određen u stavku 3. je 1. srpnja 2005.

Motocikli „trial” definirani su kao vozila sa sljedećim značajkama:

- (a) Najveća visina sjedala: 700 mm;
- (b) Najmanja udaljenost donjeg ruba od tla: 280 mm;
- (c) Najveća zapremina spremnika za gorivo: 41 l;
- (d) Najmanji ukupni prijenosni omjer u najvišem stupnju prijenosa (primarni prijenosni omjer × prijenosni omjer mjenjača × prijenosni omjer pogonske osovine) od 7,5.

Motocikli „enduro” definirani su kao vozila sa sljedećim značajkama:

- (a) Najveća visina sjedala: 900 mm;
- (b) Najmanja udaljenost donjeg ruba od tla: 310 mm;
- (c) Najmanji ukupni prijenosni omjer u najvišem stupnju prijenosa (primarni prijenosni omjer × prijenosni omjer mjenjača × prijenosni omjer pogonske osovine) od 6,0.

Članak 3.

1. S učinkom od 1. siječnja 2006. države članice odbijaju dodijeliti EZ homologaciju tipa u skladu s člankom 4. stavkom 1. Direktive 92/61/EEZ novom tipu vozila zbog razloga

povezanih s mjerama koje treba poduzeti protiv onečišćenja zraka ako tip vozila nije u skladu s odredbama Direktive 97/24/EZ.

Za ispitivanje tipa I. koriste se granične vrijednosti prikazane u retku B tablice u poglavlju 5. Priloga II. odjeljka 2.2.1.1.5. Direktive 97/24/EZ.

2. S učinkom od 1. siječnja 2007. države članice:
- (a) smatraju nevažećim potvrde o sukladnosti koje su priložene novim vozilima u skladu s Direktivom 92/61/EEZ; i
- (b) odbijaju registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu novih vozila kojima nije priložena potvrda o sukladnosti u skladu s Direktivom 92/61/EEZ,

zbog razloga povezanih s mjerama koje treba poduzeti protiv onečišćenja zraka ako vozila nisu u skladu s odredbama Direktive 97/24/EZ.

Za ispitivanje tipa I. koriste se granične vrijednosti prikazane u retku B tablice u poglavlju 5. Priloga II. odjeljka 2.2.1.1.5. Direktive 97/24/EZ.

Za tipove vozila kojih se godišnje ne proda više od 5 000 jedinica u Europskoj uniji vrijedi datum 1. siječnja 2008.

Članak 4.

1. Države članice mogu predvidjeti porezne poticaje samo za vozila koja su u skladu s Direktivom 97/24/EZ. Takvi poticaji ispunjavaju jedan od sljedećih uvjeta:

- (a) vrijede za sva nova vozila stavljenjena u prodaju na tržištu države članice koja unaprijed ispunjavaju obvezne granične vrijednosti prikazane u retku A tablice u poglavlju 5. Priloga II. odjeljka 2.2.1.1.5. Direktive 97/24/EZ. Ukidaju se početkom obvezne primjene graničnih vrijednosti emisija utvrđenih u članku 2. stavku 3. za nova vozila; ili
- (b) vrijede za sva nova vozila stavljenjena u prodaju na tržištu države članice koja unaprijed ispunjavaju obvezne granične vrijednosti prikazane u retku B tablice u poglavlju 5. Priloga II. odjeljka 2.2.1.1.5. Direktive 97/24/EZ. Ukidaju se na dan početka obvezne primjene graničnih vrijednosti emisija utvrđenih u članku 2. stavku 3. ove Direktive za nova vozila.

2. Za sve tipove vozila iz stavka 1. iznos poreznih poticaja manji je od iznosa dodatnih troškova nabave i ugradnje u vozilo tehničkih rješenja kojima se postiže sukladnost s vrijednostima utvrđenima u retku A ili B tablice u poglavlju 5. Priloga II. odjeljka 2.2.1.1.5. Direktive 97/24/EZ.

3. Komisiju se pravodobno obavješćuje o planovima uvođenja ili izmjene poreznih poticaja iz stavka 1. kako bi ona o tome mogla dostaviti svoje primjedbe.

Članak 5.

Od 1. siječnja 2006. homologacijom tipa se potvrđuje ispravno djelovanje uređaja za nadzor emisija tijekom uobičajenog životnog vijeka motornih vozila na dva ili tri kotača za sve nove tipove vozila te od 1. siječnja 2007. za sve tipove vozila s manje od 30 000 prijeđenih kilometara. U tu svrhu, Komisija do 31. prosinca 2002. Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja prijedlog u kojem će definirati „uobičajeni životni vijek” i uvesti dodatne odredbe. U svojoj analizi troškova i koristi Komisija posebnu pozornost obraća na učinke svojih prijedloga na mala i srednja poduzeća.

Članak 6.

1. Od 1. siječnja 2006. za homologaciju novih tipova motornih vozila na dva ili tri kotača, odnosno od 1. siječnja 2007. za homologaciju svih tipova vozila potrebno je potvrditi i ispravno djelovanje uređaja za nadzor emisija tijekom uobičajenog životnog vijeka vozila u uobičajenim uvjetima uporabe (sukladnost ispravno održavanih i korištenih vozila u prometu).

2. U tu svrhu, Komisija Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja prijedlog u kojem definira „uobičajeni životni vijek” i utvrđuje dodatne odredbe. Kad je to potrebno, te odredbe, među ostalim, sadržavaju:

- kriterije za obavljanje provjera,
- kriterije za izbor vozila koja se trebaju ispitati,
- kriterije za obavljanje ispitivanja,
- pravila za otklanjanje mogućih pogrešaka,
- kriterij kad je vlasnik/imatelj vozila oslobođen plaćanja troškova.

U svojoj analizi troškova i koristi Komisija posebnu pozornost obraća na učinke svojih prijedloga na mala i srednja poduzeća.

Članak 7.

1. S učinkom od 1. siječnja 2006. države članice ne smiju više dodjeljivati EZ homologaciju tipa te moraju odbiti nacionalnu homologaciju tipa za motorna vozila na dva ili tri kotača ako njihova emisija CO₂ i potrošnja goriva nisu utvrđeni u skladu s odgovarajućim odredbama.

2. S učinkom od 1. siječnja 2007. države članice:

- smatraju nevažećima potvrde o sukladnosti koje su u skladu s Direktivom 92/61/EEZ priložene novim motornim vozilima na dva kotača s radnom zapremninom motora iznad 150 cm³, i
- odbijaju registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu novih vozila kojima nije priložena potvrda o sukladnosti u skladu s Direktivom 92/61/EEZ,

ako njihova emisija CO₂ i potrošnja goriva nisu utvrđeni u skladu s odgovarajućim odredbama.

Članak 8.

1. Komisija razmatra daljnje postroživanje emisijskih standarda za vozila koja spadaju u područje primjene ove Direktive, uzimajući u obzir:

- (a) tehnički razvoj u području tehnologija nadzora emisija i tehničku i ekonomsku izvedivost s obzirom na njihovu primjenu na motocikle, kao i njihovu primjenu na različitim tržištima na kojima se tim vozilima trguje;
- (b) napredak u razvoju reprezentativnijeg ispitnog ciklusa za motocikle koji otklanja trenutačna ograničenja sadašnjeg ispitnog ciklusa, kao što su pokretanje hladnog motora i uvjeti vožnje velikom brzinom;
- (c) mogućnost usklađivanja ispitnog ciklusa na svjetskoj razini;
- (d) međupovezanost graničnih vrijednosti između sadašnjeg i novog ispitnog ciklusa;
- (e) dodatni rad na emisijama krutih čestica i pitanju emisija krutih čestica iz motora s kompresijskim paljenjem i motora s vanjskim izvorom paljenja;
- (f) sadašnji rad na trajnosti i sukladnosti vozila u uporabi;
- (g) daljnji rad pokretanja hladnog motora, ugrađeni sustav dijagnostike (OBD) i emisije isparavanjem;
- (h) sadašnji rad na zamjenskim katalizatorima;
- (i) gospodarski učinak na proizvodnju u malim serijama i na male proizvođače.

Nadalje, Komisija će razviti metodologiju mjerenja emisija CO₂, koje su specifične za motorna vozila na dva ili tri kotača.

2. Komisija najkasnije do 31. prosinca 2002. Odboru za prilagodbu tehničkom napretku dostavlja prijedlog predviđene ispitne metode za mjerenje emisija krutih čestica u skladu s rezultatima studija predviđenih u stavku 1. točki (e) koja će se od 1. siječnja 2004. primjenjivati na nove homologacije tipa.

3. Komisija najkasnije do 31. prosinca 2002. Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja prijedlog koji sadrži:

- (a) obvezne granične vrijednosti emisija koje će se koristiti za ispitivanja tipa I. za tricikle i četverocikle u drugoj obveznoj fazi nakon 2006. i obvezne granične vrijednosti emisija za emisije krutih čestica u skladu s rezultatima studija predviđenih u stavku 1. točki (e);

- (b) obvezu mjerenja specifičnih emisija CO₂ pri homologaciji tipa u skladu s člankom 7. Komisija također podnosi odgovarajuće prijedloge za uključivanje motornih vozila na dva ili tri kotača u strategiju Zajednice za smanjenje emisija CO₂ iz prometa (sporazum o smanjenju prosječnih emisija CO₂, označivanju, poreznim poticajima);
- (c) odredbe u vezi s trajnošću koje se u skladu s člankom 5. primjenjuju od 1. siječnja 2006.;
- (d) zahtjeve za uvođenje ispitivanja sukladnosti vozila u prometu (ispitivanja vozila u prometu) u homologacijski postupak za motorna vozila s dva ili tri kotača od 1. siječnja 2006., u skladu s člankom 6.;
- (e) novi niz graničnih vrijednosti (faza III.) za mopede, uključujući emisije krutih čestica u skladu s rezultatima studija predviđenih u stavku 1. točki (e), čija će primjena započeti 2006. Odredbe o zahtjevima u vezi trajnosti te obveze mjerenja specifičnih emisija CO₂ pri homologaciji tipa primjenjivat će se i na mopede.

4. Komisija Europskom parlamentu i Vijeću podnosi prijedloge o inspekcijskom nadzoru i održavanju, OBD-u i nadzoru emisija isparavanjem. Komisija također osigurava da se na tržište stavljaju samo zamjenski dijelovi ispušnog sustava te oni za naknadnu ugradnju koji su u skladu s Direktivom 97/24/EZ i ovom Direktivom. Izdavanje homologacija tipa mora biti dostatno provjerljivo, a podaci o izdanim homologacijama tipa moraju se moći brzo, učinkovito i transparentno pronaći i slijediti u europskom informacijskom sustavu.

5. Što je moguće prije, a najkasnije nakon što se tehnički razradi svjetski ispitni ciklus, Komisija će predstaviti prijedlog za njegovo uključivanje, kao i novi niz graničnih vrijednosti, uključujući emisije krutih čestica za motore s kompresijskim paljenjem i dvotaktne motore s vanjskim izvorom paljenja. Te granične vrijednosti određuju se u korelaciji s drugom obveznom fazom ove Direktive 2006. (redak B tablice u poglavlju 5. Priloga II. odjeljka 2.2.1.1.5. Direktive 97/24/EZ) kako bi se jamčila ista razina emisija. Ispitni se ciklus uvodi istodobno s tim novim graničnim vrijednostima (redak C treba umetnuti u tablicu u poglavlju 5. Priloga II. odjeljka

2.2.1.1.5. Direktive 97/24/EZ) te predstavlja alternativni homologacijski postupak po izboru proizvođača za drugu obveznu fazu 2006. Kad se prihvati u drugim dijelovima svijeta, novi svjetski ispitni ciklus postat će jedini redoviti homologacijski postupak. U daljnjim fazama smanjenja emisija ispušnih plinova nakon 2006., novi ispitni ciklus s graničnim vrijednostima utemeljenim na tom ciklusu bit će jedini redoviti homologacijski postupak.

Članak 9.

Poglavlje 5. Direktive 97/24/EZ izmjenjuje se u skladu s tekstom u Prilogu ovoj Direktivi.

Članak 10.

Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do 1. travnja 2003. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

Članak 11.

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Članak 12.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 19. srpnja 2002.

Za Europski parlament
Predsjednik
P. COX

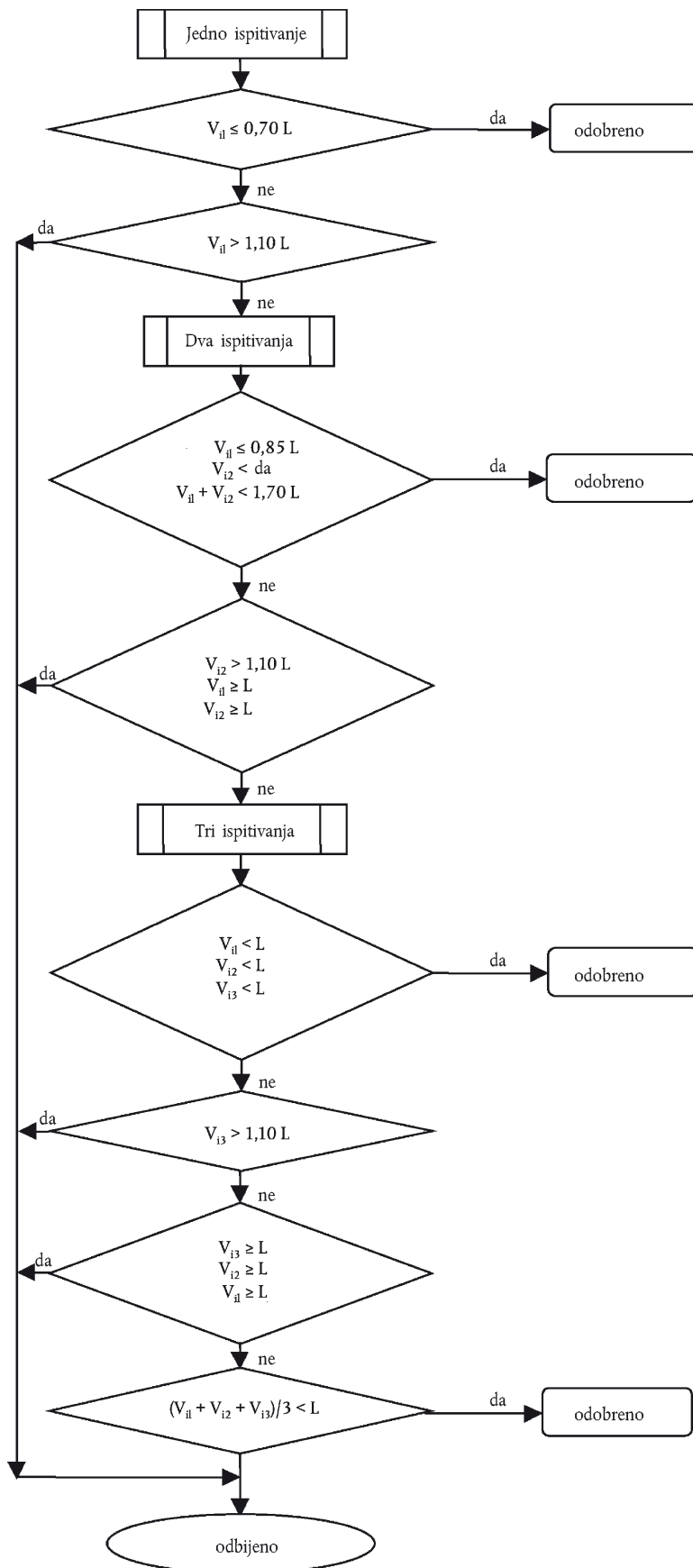
Za Vijeće
Predsjednik
T. PEDERSEN

PRILOG

IZMJENE POGLAVLJA 5. DIREKTIVE 97/24/EZ

1. Prilog II. mijenja se kako slijedi:
 - (a) Odjeljak 1.4. zamjenjuje se sljedećim:
 - „1.4. ‚Plinovite onečišćujuće tvari‘ znači emisije ispušnih plinova ugljikovog monoksida, dušikovih oksida izraženih ekvivalentom dušikovog dioksida (NO₂) i ugljikovodika u sljedećim omjerima:
 - C₁H_{1,85} za benzin,
 - C₁H_{1,86} za dizelsko gorivo.”;
 - (b) dodaju se sljedeći odjeljci:
 - „1.5. ‚Poremećajni uređaj‘ znači uređaj koji mjeri, detektira ili reagira na radne varijable (npr. brzinu vozila, brzinu vrtnje motora, upotrijebljeni stupanj prijenosa, temperaturu, tlak u usisnom vodu ili neki drugi parametar) za potrebe aktiviranja, moduliranja, usporavanja ili deaktiviranja rada bilo kojeg dijela ili funkcije sustava nadzora emisije tako da se učinkovitost sustava nadzora emisija smanjuje u uvjetima uobičajene uporabe vozila, osim ako je uporaba takvog uređaja u znatnoj mjeri uključena u vrijedeći ispitni postupak homologacije tipa emisija.
 - 1.6. ‚Iracionalna strategija za smanjenje emisija‘ znači svaka strategija ili mjera koja pri uporabi vozila pod uobičajenim uvjetima smanjuje učinkovitost sustava nadzora emisija na razinu koja je niža od one predviđene vrijedećim ispitnim postupkom za nadzor emisija.”;
 - (c) Odjeljak 2.2.1.1. zamjenjuje se sljedećim:
 - „2.2.1.1. **Ispitivanje tipa I.** (provjera prosječne vrijednosti emisija iz ispušne cijevi u gusto naseljenom gradskom području).
 - 2.2.1.1.1. Ispitivanje se provodi prema postupku opisanom u Dodatku 1. Za prikupljanje i analizu plinovitih onečišćujućih tvari upotrebljavaju se niže propisane metode.
 - 2.2.1.1.2. Slika 1.2.2. prikazuje radni proces za ispitivanje tipa I.
 - 2.2.1.1.3. Vozilo se postavlja na dinamometar s valjcima opremljen napravama za simuliranje opterećenja i inercije.
 - 2.2.1.1.4. Tijekom ispitivanja ispušni se plinovi razrjeđuju, a razmjerni uzorak pohranjuje u jednu ili više vreća. Ispušni plinovi ispitivanog vozila razrjeđuju se, uzorkuju i analiziraju prema niže opisanom postupku te se mjeri ukupni volumen razrijeđenih ispušnih plinova.

Slika 1.2.2.
Dijagram toka za ispitivanje tipa I.



2.2.1.1.5. Uzimajući u obzir zahtjeve iz odjeljka 2.2.1.1.6., ispitivanje se mora ponoviti tri puta. Mase plinovitih emisija dobivene prilikom svakog ispitivanja moraju biti manje od niže prikazanih graničnih vrijednosti (retci A za 2003. i retci B za 2006.):

	Razred	Masa ugljikovog monoksida (CO)	Masa ugljikovodika (HC)	Masa dušikovih oksida (NO _x)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Granične vrijednosti za motocikle (na dva kotača) za homologaciju tipa i sukladnost proizvodnje				
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) (UDC hladan) ⁽¹⁾	2,0	0,8	0,15
	II (≥ 150 cm ³) (UDC + EUD hladan) ⁽²⁾	2,0	0,3	0,15
Granične vrijednosti za tricikle i četverocikle za homologaciju tipa i sukladnost proizvodnje (vanjski izvor paljenja)				
A (2003.)	svi	7,0	1,5	0,4
Granične vrijednosti za tricikle i četverocikle za homologaciju tipa i sukladnost proizvodnje (kompresijsko paljenje)				
A (2003.)	svi	2,0	1,0	0,65

⁽¹⁾ Ispitni ciklus: ECE R 40 (s mjerenjem emisija u svih šest faza ispitivanja – početak uzorkovanja pri T = 0).

⁽²⁾ Ispitni ciklus: ECE R 40 + EUDC (s mjerenjem emisija u svih šest faza ispitivanja – početak uzorkovanja pri T = 0) s najvećom brzinom od 120 km/h.

(*) Potrebne tehničke izmjene u vezi s Dodatkom 1. i poddodacima 1. i 4. Priloga II. poglavlja 5. ove Direktive donose se najkasnije do 1. listopada 2002. u skladu s postupkom Odbora za prilagodbu tehničkom napretku direktiva o uklanjanju tehničkih zapreka trgovini u području motornih vozila, na temelju članka 13. Direktive Vijeća 70/156/EEZ od 6. veljače 1970. o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na homologaciju tipa motornih vozila i njihovih prikolica (SL L 42, 23.2.1970., str. 1.).

- 2.2.1.1.5.1. Neovisno o zahtjevima iz odjeljka 2.2.1.1.5., za svaku onečišćujuću tvar ili kombinaciju onečišćujućih tvari jedna od triju dobivenih masa može prekoračiti propisanu graničnu vrijednost za najviše 10 % ako je aritmetička sredina svih triju rezultata niža od propisane granične vrijednosti. Kad više od jedne onečišćujuće tvari prekorači propisane granične vrijednosti, nije bitno događa li se to u istom ispitivanju ili različitim ispitivanjima.
- 2.2.1.1.5.2. Pri ispitivanjima sukladnosti s graničnim vrijednostima u retcima B za 2006. za motocikle čija najveća dopuštena brzina iznosi 110 km/h, najveća brzina u izvansgradskom ciklusu vožnje ograničena je na 90 km/h.
- 2.2.1.1.6. Broj ispitivanja propisan u odjeljku 2.2.1.1.5. smanjuje se u niže određenim uvjetima kada je V_1 rezultat prvog ispitivanja, a V_2 rezultat drugog ispitivanja za svaku onečišćujuću tvar.
- 2.2.1.1.6.1. Ako je rezultat dobiven za svaku onečišćujuću tvar manji od ili jednak 0,70 L (tj. $V_1 \leq 0,70$ L), provodi se samo jedno ispitivanje.
- 2.2.1.1.6.2. Ako zahtjev iz odjeljka 2.2.1.1.6.1. nije ispunjen, provode se samo dva ispitivanja ako su za svaku onečišćujuću tvar ispunjeni sljedeći zahtjevi:
 $V_1 \leq 0,85$ L i $V_1 + V_2 \leq 1,7$ L i $V_2 \leq L$.”;
- (d) tablice I. i II. u odjeljku 2.2. brišu se;
- (e) odjeljak 2.2.1.2. zamjenjuje se sljedećim:
- „2.2.1.2. Ispitivanje tipa II. (ispitivanje emisije ugljikovog monoksida pri brzini vrtnje u praznom hodu) i podaci o emisijama potrebni za tehnički pregled.
- 2.2.1.2.1. Ovaj se zahtjev primjenjuje za sva vozila s motorom s vanjskim izvorom paljenja za koja je, u skladu s ovom Direktivom, zatražena EZ homologacija tipa.
- 2.2.1.2.2. Kod ispitivanja u skladu s Dodatkom 2. (ispitivanje tipa II.) pri uobičajenoj brzini vrtnje u praznom hodu:
— bilježi se obujamski sadržaj ugljikovog monoksida u ispušnim plinovima,
— mora se bilježiti brzina vrtnje motora tijekom ispitivanja, uključujući moguća dopuštena odstupanja.
- 2.2.1.2.3. Kod ispitivanja pri ‚povišenoj brzini vrtnje u praznom hodu‘ (tj. $> 2\ 000\ \text{min}^{-1}$):
— bilježi se obujamski sadržaj ugljikovog monoksida u ispušnim plinovima;
— mora se bilježiti brzina vrtnje motora tijekom ispitivanja, uključujući moguća dopuštena odstupanja.
- 2.2.1.2.4. U vrijeme ispitivanja mora se mjeriti i bilježiti temperatura ulja u motoru.
- 2.2.1.2.5. Zabilježeni podaci dopunjuju se u odgovarajućim odjeljcima dokumenta navedenih u Prilogu VII. Direktivi 92/61/EEZ.”;
- (f) dodaje se sljedeći odjeljak:
- „2.3. Zabranjena je uporaba poremećajnog uređaja i/ili iracionalne strategije nadzora emisija.
- 2.3.1. Uređaj, funkcija, sustav ili mjera za nadzor upravljanja motorom može se ugraditi u vozilo ako:
— se aktivira samo radi zaštite motora, pokretanja hladnog motora ili zagrijavanja, ili
— se aktivira samo radi sigurnog rada motora ili strategija sigurnog i prinudnog pogona vozila.
- 2.3.2. Uporaba uređaja, funkcije, sustava ili mjere za nadzor upravljanja motorom koja za posljedicu ima uporabu strategije za nadzor upravljanja motorom koja se razlikuje od one koja se obično upotrebljava tijekom primijenjenih ciklusa ispitivanja emisija ili je u odnosu na nju preinačena, dopuštena je ako se u skladu sa zahtjevima iz odjeljka 2.3.3. u potpunosti dokaže da ta mjera ne smanjuje učinkovitost sustava nadzora emisija. U svim drugim slučajevima takvi uređaji smatraju se poremećajnim uređajem.
- 2.3.3. Proizvođač mora osigurati opisnu dokumentaciju koja omogućuje uvid u osnovnu konstrukciju sustava i načina na koji on nadzire izlazne veličine bez obzira na to je li upravljanje izravno ili neizravno.
- (a) Službena opisna dokumentacija koja se zajedno sa zahtjevom za homologaciju tipa prilaže tehničkoj službi treba sadržavati puni opis sustava. Ta dokumentacija može se priložiti u sažetom obliku pod uvjetom da pruža dokaz da su svi izlazni podaci koje dopušta matrica dobivena na području nadzora ulaznih podataka za pojedinačne jedinice bili identificirani.
- Dokumentacija treba sadržavati i opravdanje za uporabu bilo kojeg uređaja, funkcije, sustava ili mjere za nadzor upravljanja motorom, kao i dodatnu dokumentaciju i podatke o ispitivanju kojima se dokazuje učinak bilo kojeg takvog uređaja ugrađenog u vozilo na emisije ispušnih plinova. Ti se podaci trebaju priložiti dokumentaciji koja se zahtijeva u Prilogu V.
- (b) Dodatnu dokumentaciju koja prikazuje parametre koje je bilo koji uređaj, funkcija, sustav ili mjera za nadzor upravljanja motorom promijenio te granične uvjete u kojima takve mjere djeluju. Dodatna dokumentacija mora obuhvaćati opis logike nadzora sustava za upravljanje gorivom,

strategije o određivanju točke početka izgaranja i dodirne točke tijekom svih načina djelovanja. Ta informacija treba ostati strogo povjerljiva te je pohranjuje proizvođač koji je mora dati na uvid u slučaju inspeksijskog nadzora u vrijeme homologacije tipa.”;

(g) Odjeljak 3.1.1. zamjenjuje se sljedećim:

„3.1.1. Na vozilu izabranom iz serije provode se ispitivanja opisana u odjeljku 2.2.1.1. Granične vrijednosti za provjeru sukladnosti proizvodnje navedene su u tablici u odjeljku 2.2.1.1.5.”;

(h) prijašnji odjeljak 3.1.1. postaje odjeljak 3.1.2. te se mijenja kako slijedi:

— riječi „iz tablica I. i II.” zamjenjuju se riječima „iz tablice u odjeljku 2.2.1.1.5.”;

— riječi „u tablici iz odjeljka 2.2.1.2.2.” zamjenjuju se riječima „u tablici iz odjeljka 2.2.1.1.5.”;

(i) Odjeljak 3.1.3. u Dodatku 1. zamjenjuje se sljedećim:

„3.1.3. Nepropusnost usisnog sustava može se provjeriti kako bi se osiguralo da na miješanje goriva i zraka ne utječe slučajni dotok zraka.”;

(j) u odjeljku 5.3.1. u Dodatku 1. posljednja rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Prije sakupljanja ispušnih plinova izvode se dva potpuna ciklusa predkondicioniranja.”;

(k) Odjeljak 6.1.3. u Dodatku 1. zamjenjuje se sljedećim:

„6.1.3. Prije početka prvog ciklusa predkondicioniranja na motocikl ili motorni tricikl usmjerava se zapuh zraka promjenljive brzine. Slijede dva potpuna ciklusa tijekom kojih se ne sakupljaju ispušni plinovi. U ventilacijski sustav mora biti ugrađen mehanizam koji nadzire brzina valjka dinamometra tako da je u području rada od 10 km/h do 50 km/h linearna brzina zraka na izlazu iz ventilatora jednaka relativnoj brzini valjka s odstupanjem od $\pm 10\%$. Za brzine valjka manje od 10 km/h brzina zraka može iznositi nula. Presjek izlaznog otvora ventilatora mora imati sljedeće značajke:

i. površina od najmanje 0,4 m²;

ii. donji rub udaljen od tla između 0,15 m i 0,20 m;

iii. udaljenost od prednjeg ruba motocikla ili motornog tricikla između 0,3 m i 0,45 m.”;

(l) Odjeljak 6.2.2. u Dodatku 1. zamjenjuje se sljedećim:

„6.2.2. Početak prvog ciklusa podudara se s početkom uzorkovanja i mjerenja broja okretaja pumpe.”;

(m) Odjeljak 7.2.1. u Dodatku 1. zamjenjuje se sljedećim:

„7.2.1. Nakon dva ciklusa prekondicioniranja (prvi trenutak prvog ciklusa) radnje navedene u odjeljcima od 7.2.2. do 7.2.5. odvijaju se istodobno.”;

(n) Odjeljak 7.4. u Dodatku 1. zamjenjuje se sljedećim:

„7.4. **Analize**

7.4.1. Ispušni plinovi sakupljeni u vreći moraju se analizirati što prije, a u svakom slučaju najkasnije 20 minuta nakon završetka ispitnog ciklusa.

7.4.2. Prije analize svakog uzorka mjerno područje analizatora koje se treba koristiti za svaku onečišćujuću tvar mora se pomoću odgovarajućeg nultog plina namjestiti u položaj ništice.

7.4.3. Potom se analizatori namještaju na umjerne krivulje pomoću referencijskih plinova nazivnih koncentracija između 70 % i 100 % mjerenog područja.

7.4.4. Potom se ponovno provjeravaju ništice analizatora. Ako očitana vrijednost odstupa za više od 2 % opsega skale od one određene prema postupku utvrđenom u odjeljku 7.4.2., postupak se ponavlja.

7.4.5. Nakon toga, uzorci se analiziraju.

- 7.4.6. Po završetku analize ponovno se uporabom istih plinova provjeravaju položaji ništica i referentnih točaka. Analiza se smatra prihvatljivom ako te vrijednosti ne odstupaju za više od 2 % od onih dobivenih prema odjeljku 7.4.3.
- 7.4.7. U svim fazama opisane analize protok i tlak različitih plinova moraju biti jednaki onima zabilježenim prilikom umjeravanja analizatora.
- 7.4.8. Vrijednost koja se prihvaća kao koncentracija svake onečišćujuće tvari izmjerene u plinovima je vrijednost očitana na mjernom uređaju nakon stabilizacije.”;

(o) odjeljak 2.2. u Dodatku 2. zamjenjuje se sljedećim:

- „2.2. Ispitivanje tipa II. navedeno u odjeljku 2.2.1.2. Priloga II. mora se provesti neposredno nakon ispitivanja tipa I. na motoru pri uobičajenoj i povišenoj brzini vrtnje u praznom hodu.”;

2. Prilog IV. zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG IV.

SPECIFIKACIJE ZA REFERENTNO GORIVO (BENZIN)

Korišteno referentno gorivo je gorivo opisano u Prilogu IX. odjeljku 1. Direktive 70/220/EEZ.

SPECIFIKACIJE ZA REFERENTNO GORIVO (DIZELSKO GORIVO)

Korišteno referentno gorivo je gorivo opisano u Prilogu IX. odjeljku 2. Direktive 70/220/EEZ.”
