

32002L0051

L 252/20

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

2002.9.20.

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2002/51/EK IRÁNYELVE

(2002. július 19.)

a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok szennyezőanyag-kibocsátásának csökkentéséről
és a 97/24/EK irányelv módosításáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 95. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,a Szerződés ⁽³⁾ 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően az egyeztetőbizottság által 2002. május 1-jén jóváhagyott közös szövegtervezet figyelembevételével,

mivel:

- (1) Az Európai Közösség ötödik környezetvédelmi cselekvési programja – amelyet a Tanács és a tagállamok kormányai Tanács keretében ülésező képviselőinek a Tanács 1993. február 1-jei ülésén ⁽⁴⁾ hozott határozatában a Tanács általános megközelítésben jóváhagyott – előírja, hogy további erőfeszítéseket kell tenni a járművek jelenlegi szennyezőanyag-kibocsátásának jelentős csökkentése érdekében.
- (2) A motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok egyes alkatrészeiről és jellemzőiről szóló, 1997. június 17-i 97/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ egyike a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról szóló, 1992. június 30-i 92/61/EGK tanácsi irányelv ⁽⁶⁾ által meghatározott típusjóváhagyási eljárás-hoz tartozó egyedi irányelveknek.
- (3) A 97/24/EK irányelv 5. cikke értelmében a Bizottságnak az Európai Parlament és a Tanács részére be kell nyújtania az irányelv elfogadási dátumától számított 24 hónapon belül egy, a szigorított határértékek alkalmazásából eredő költségekre és eredményekre vonatkozó kutatómunka és értékelés alapján elkészített javaslatot, amely meghatároz egy későbbi szakaszt az érintett járművek szennyezőanyag-kibocsátási határértékeinek további szigorításához szükséges intézkedések meghozatalára

vonatkozóan. Ez a cselekvés kizárólag a motorkerékpárokra korlátozódik, mivel a 97/24/EK irányelv már előírja a segédmotoros kerékpárokra vonatkozó szigorúbb értékek megállapítására szolgáló későbbi, 2002. június 17-től kezdődő szakaszt.

- (4) A műszaki megvalósíthatóság és költséghatékonyság értékelése alapján egységes határértékeket állapítottak meg az új I. típusú vizsgálatokhoz, amelyeket 2003-tól minden motorkerékpárra alkalmazni kell, és amelyek eredményeként a szennyezőanyag-kibocsátás a négyütemű motorkerékpárok esetében a szénhidrogének és a szén-monoxidok 60 %-os csökkentésének, míg a kétütemű motorkerékpárok esetében a szénhidrogének 70 %-os és a szén-monoxidok 30 %-os csökkentésének felel meg. A négyütemű motorkerékpárokat illetően az előirányzott technológiával nem tartották megvalósíthatónak a nitrogén-oxidok további csökkentését. A kétütemű motorkerékpároknál a szén-monoxid és a szénhidrogének esetén a legnagyobb csökkentési potenciált eredményező fejlett, közvetlen befecskendezéses technológia alkalmazása szükségszerűen összefüggésben áll a nitrogén-oxidok jelenleg érvényes határértékéhez képest történő mérsékelt növekedésével, hozzáigazítva ezt a határértéket a négyütemű motorkerékpárokra megállapított határértékhez. Ez a növekedés elfogadhatónak tekinthető a kibocsátási adatok alapján, amelyek megerősítik azt a megállapítást, hogy a teljes közúti közlekedés nitrogén-oxid-kibocsátásában a motorkerékpárok elhanyagolható mértékben vesznek részt.

- (5) Az egyedi jellemzők és az enduro és trial osztályba tartozó motorkerékpárok használatának figyelembevételével, valamint tekintettel arra, hogy ezek elhanyagolható mértékben járulnak hozzá a teljes szennyezőanyag-kibocsátáshoz, mivel évente csak kis számban kerülnek értékesítésre Európában, átmeneti eltérést kell engedélyezni a 2003-ban hatályba lépő új határértékek tekintetében, hogy a gyártóknak lehetőségük nyíljon a megfelelő technológiák bevezetésére.

- (6) Az ellenőrzés és a karbantartás alapvető fontosságú annak biztosítása érdekében, hogy az új járművek szennyezőanyag-kibocsátása ne haladja meg a használat közbeni elfogadható szintet. Ebből a szempontból, valamint összhangban a személygépkocsikra vonatkozó rendelkezésekkel, a II. típusú vizsgálatra vonatkozó követelmények – különös tekintettel a 4,5 % térfogatszázalékos szén-monoxid-tartalomra vonatkozó határértékre – helyébe időszakos műszaki vizsgálat céljából a szükséges adatok mérésére és regisztrálására vonatkozó követelmények lépnek.

⁽¹⁾ HL C 337. E., 2000.11.28., 140. o. és HL C 240. E., 2001.8.28., 146. o.

⁽²⁾ HL C 123., 2001.4.25., 22. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2001. február 14-i véleménye (HL C 276., 2001.10.1., 135. o.), a Tanács 2001. július 13-i közös álláspontja (HL C 301., 2001.10.26., 43. o.) és az Európai Parlament 2001. december 12-i határozata. Az Európai Parlament 2002. május 30-i határozata és a Tanács 2002. június 11-i határozata.

⁽⁴⁾ HL C 138., 1993.5.17., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L 226., 1997.8.18., 1. o.

⁽⁶⁾ HL L 225., 1992.8.10., 72. o. A legutóbb a 2000/7/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 106., 2000.5.3., 1. o.) módosított irányelv.

- (7) A motoros tricikli és a négykerekű motorkerékpár szikragyújtásos vagy sűrítéses gyújtású (dízel) motorral van felszerelve; a személygépkocsira vonatkozó szennyezőanyag-kibocsátási határértékekkel összhangban minden egyes kategória esetén egy külön határérték megállapítására van szükség. Ebben a tekintetben a jövőben foglalkozni kell a szemcsés szennyező anyag kibocsátásának kérdésével.
- (8) A szennyezőanyag-kibocsátás vizsgálatához használt referencia-tüzelőanyag jellemzőit össze kell hangolni a személygépkocsikhoz használt referencia-tüzelőanyagok jellemzőivel, így tükrözve a benzin- és dízel-tüzelőanyagok minőségére vonatkozó közösségi jogszabályoknak megfelelően a kereskedelmi forgalomban kapható tüzelőanyagra vonatkozó előírások változásait.
- (9) Lehetővé kell tenni a tagállamoknak, hogy kedvezményes adózással ösztönözzék a közösségi szinten elfogadott követelményeknek megfelelő járművek piacra vitelét, valamint hogy a kötelező szennyezőanyag-kibocsátási értékek alapján előmozdítsák a környezetvédelmet szolgáló fejlett technológiák alkalmazását; ezeknek az ösztönzőknek meg kell felelniük a belső piaci torzulások elkerülésére vonatkozó egyes feltételeknek; ez az irányelv nem érinti a tagállamok arra vonatkozó jogait, hogy a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok úthasználati illetékének számításakor figyelembe vegyék a szennyező anyagok és egyéb anyagok kibocsátását.
- (10) A Szerződésnek megfelelően a tagállamok többek között adóügyi vagy pénzügyi ösztönzőket irányozhatnak elő a régebbi motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok felújítására, ha így azok megfelelnek az ezen irányelvben, valamint a 97/24/EK irányelv korábbi változatában előírt határértékeknek.
- (11) Olyan új típusjóváhagyási vizsgálati ciklust kell bevezetni, amely lehetővé teszi a kibocsátási teljesítmény reprezentatívabb értékelését olyan vizsgálati körülmények között, amelyek jobban hasonlítanak a járművek használat közbeni állapotához, és figyelembe veszik a kis és nagy motorkerékpárok közötti vezetésműszaki különbségeket. Egy új, tudományosan megalapozott vizsgálati ciklus bevezetése érdekében további fejlesztési munkák vannak folyamatban.
- (12) 2006-tól kezdődő hatállyal szükség van a kötelező szennyezőanyag-kibocsátási határértékek egy további szakaszának megállapítására a 2003-tól érvényes határértékek jelentős csökkentése céljából.
- (13) A határértékeknek való megfelelés biztosítása érdekében 2006. január 1-jétől be kell vezetni a használatban lévő motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok esetén a megfelelőségi ellenőrzést (üzemi vizsgálatot). 2006. január 1-jétől különleges követelményeket kell bevezetni a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok szokásos élettartama alatt üzemeltethető, szennyezőanyag-kibocsátást csökkentő berendezések megfelelő működésére vonatkozóan legfeljebb 30 000 km futásteljesítményig.
- (14) Ugyanakkor azt is biztosítani kell, hogy a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok működési körülményei a használat során megegyezzenek a vizsgálati ciklus beállításával, valamint hogy ne használjanak hatástalanító berendezést vagy egyéb megkerülő berendezést.
- (15) Mivel a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok részesedése a közlekedésből származó teljes CO₂-kibocsátásban tovább növekszik, feltétlenül szükséges a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok CO₂-kibocsátásának illetve tüzelőanyag-fogyasztásának mielőbbi megállapítása, és annak a közúti közlekedés során keletkező CO₂-kibocsátás csökkentésére vonatkozó közösségi stratégiába való beépítése.
- (16) Tekintetbe véve a motorkerékpárok globális piacát, valamint az egész világon tapasztalható, a levegő minőségét illető problémákat, érdemes törekedni egy összehangolt vizsgálati ciklus létrehozására. A Bizottság továbbra is minden erőfeszítést megtesz az egyéb piacokon működő többi érintett fél bevonásával egy összehangolt vizsgálat kialakítása, valamint annak mielőbbi megvalósítása érdekében. Ehhez megfelelő alapot teremt az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága 29-es munkacsoportja által a közelmúltban Genfben kidolgozott, a motorkerékpárokra világszerte alkalmazandó szennyezőanyag-kibocsátási vizsgálati ciklus. Tehát célszerű a második szakaszra 2006-ban bevezetni egy új, világszerte alkalmazandó vizsgálati ciklust alternatív típusjóváhagyási eljárásként. Amint ez az eljárás általánosan elfogadottá válik, ez az új vizsgálati ciklus szolgálhat valamennyi szennyezőanyag-kibocsátást csökkentő szakasz általános alapjául.
- (17) A javasolt cselekvések – nevezetesen a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok szennyezőanyag-kibocsátásának csökkentése – célkitűzéseit a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani az intézkedések köre vagy hatásai miatt, tehát ezek közösségi szinten jobban megvalósíthatóak, a Közösség a Szerződés 5. cikkében megállapított szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket fogadhat el. Az ugyanebben a cikkben megállapított arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem haladja meg azt, ami a célkitűzések megvalósításához szükséges.
- (18) Ezért módosítani kell a 97/24/EK irányelvet,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Ennek az irányelvnek a célja a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok által kibocsátott szennyező anyag szintjének csökkentése a kibocsátásra vonatkozó határértékek szigorításával.

2. cikk

(1) 2003. április 1-jétől kezdődő hatállyal a tagállamok a levegőszennyezés ellen hozott intézkedésekre hivatkozva:

- nem utasíthatják vissza az EK-típusjóváhagyás 92/61/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdésének megfelelő megadását, illetve
- nem tilthatják meg a járművek bejegyzését, értékesítését vagy forgalomba helyezését,

ha a levegőszennyezés ellen hozott intézkedések megfelelnek a 97/24/EK irányelv követelményeinek.

(2) 2003. április 1-jétől kezdődő hatállyal a tagállamok a levegőszennyezés ellen hozott intézkedésekre hivatkozva visszautasítják az EK-típusjóváhagyás 92/61/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdésének megfelelő megadását minden olyan járműtípusra vonatkozóan, amely nem felel meg a 97/24/EK irányelv rendelkezéseinek.

Az I. típusú vizsgálatokhoz a 97/24/EK irányelv 5. fejezete II. mellékletének 2.2.1.1.5. pontjában található táblázat A. sorában meghatározott határértékeket kell használni.

(3) 2004. július 1-jétől kezdődő hatállyal a tagállamoknak a levegőszennyezés ellen hozandó intézkedésekre hivatkozva

- a) érvénytelennek kell tekinteniük az új járműveket a 92/61/EGK irányelvnek megfelelően kísérő megfelelőségi igazolásokat; és
- b) meg kell tagadniuk a 92/61/EGK irányelv szerinti megfelelőségi igazolással nem rendelkező új járművek bejegyzését, értékesítését vagy forgalomba helyezését,

ha a járművek nem felelnek meg a 97/24/EK irányelv rendelkezéseinek.

A segédmotoros kerékpárok I. típusú vizsgálatához a 97/24/EK irányelv 5. fejezete I. mellékletének 2.2.1.1.3. pontjában található táblázat második sorában meghatározott határértékeket kell használni.

A motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok I. típusú vizsgálatához a 97/24/EK irányelv 5. fejezete II. mellékletének 2.2.1.1.5. pontjában található táblázat A. soraiban meghatározott határértékeket kell használni.

(4) A 92/61/EGK irányelvnek megfelelően a trial és enduro típusú kétkerekű motorkerékpárokhoz a (2) bekezdésben megadott időpont helyett a 2004. január 1. dátumot, míg a (3) bekezdésben említett időpont helyett a 2005. július 1. dátumot kell alkalmazni.

A trial típusú motorkerékpárok az alábbi jellemzőkkel rendelkező járművek:

- a) legnagyobb ülésmagasság: 700 mm;
- b) legkisebb szabad magasság: 280 mm;
- c) legnagyobb tüzelőanyagtartály-űrtartalom: 4 liter;
- d) legkisebb áttétel a legmagasabb fokozatban (elsődleges áttétel $\times$ áttételi szám $\times$ záró áttételi arány): 7,5.

Az enduro típusú motorkerékpárok az alábbi jellemzőkkel rendelkező járművek:

- a) legkisebb ülésmagasság: 900 mm;
- b) legkisebb szabad magasság: 310 mm;

- c) legkisebb áttétel a legmagasabb fokozatban (elsődleges áttétel $\times$ áttételi szám $\times$ záró áttételi arány): 6,0.

3. cikk

(1) 2006. január 1-jétől kezdődő hatállyal a tagállamoknak a levegőszennyezés ellen hozandó intézkedésekre való hivatkozással vissza kell utasítaniuk a 92/61/EGK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerinti EK-típusjóváhagyás megadását az új járműtípusokra, ha azok nem felelnek meg a 97/24/EK irányelv rendelkezéseinek.

Az I. típusú vizsgálatokhoz a 97/24/EK irányelv 5. fejezete II. mellékletének 2.2.1.1.5. pontjában található táblázat B. soraiban meghatározott határértékeket kell használni.

(2) 2007. január 1-jétől kezdődő hatállyal a tagállamok a levegőszennyezés ellen hozandó intézkedésekre hivatkozva

- a) a továbbiakban érvénytelennek tekintik az új járműveket a 92/61/EGK irányelvnek megfelelően kísérő megfelelőségi igazolásokat, valamint
- b) megtagadják a 92/61/EGK irányelv szerinti megfelelőségi igazolással nem rendelkező új járművek bejegyzését, értékesítését vagy forgalomba helyezését,

ha a járművek nem felelnek meg a 97/24/EK irányelv rendelkezéseinek.

Az I. típusú vizsgálatokhoz a 97/24/EK irányelv 5. fejezete II. mellékletének 2.2.1.1.5. pontjában található táblázat B. soraiban meghatározott határértékeket kell használni.

Az olyan járműtípusokra, amelyekből évente legfeljebb 5 000 darabot adnak el az Európai Unióban, a 2008. január 1-jei dátumot kell alkalmazni.

4. cikk

(1) A tagállamok csak a 97/24/EK irányelv előírásainak megfelelő járművekre vonatkozóan hozhatnak adókedvezménnyel kapcsolatos rendelkezéseket. Az ilyen kedvezményeknek meg kell felelniük az alábbi két feltétel egyikének:

- a) azokat a tagállam piacán értékesített olyan új járművekre alkalmazni, amelyek már előzetesen megfelelnek a 97/24/EK irányelv 5. fejezete II. mellékletének 2.2.1.1.5. pontjában található táblázat A. sorában megállapított kötelező határértékeknek; e feltételek az új járművekre vonatkozóan a 2. cikk (3) bekezdésében megállapított szennyezőanyag-kibocsátási határértékek kötelező alkalmazásától kezdve hatályukat veszítik; vagy
- b) azokat a tagállam területén értékesített olyan új járművekre kell alkalmazni, amelyek már előzetesen megfelelnek a 97/24/EK irányelv 5. fejezete II. mellékletének 2.2.1.1.5. pontjában található táblázat B. soraiban szereplő kötelező határ-

értékeknek. E feltételek az új járművekre vonatkozóan az ezen irányelv 3. cikkének (2) bekezdésében megállapított szennyezőanyag-kibocsátási határértékek kötelező alkalmazásától kezdve hatályukat veszti.

(2) Az (1) bekezdésben említett valamennyi járműtípusra az adókedvezmény mértéke kevesebb, mint a 97/24/EK irányelv 5. fejezete II. mellékletének 2.2.1.1.5. pontjában található táblázat A. vagy B. sorában megadott határértékeknek való megfelelés biztosítása céljából bevezetett műszaki megoldás beszerzésének és a járműbe való beszerelésének a többletköltsége.

(3) A Bizottságot időben értesíteni kell az (1) bekezdésben említett adókedvezmények kialakításának vagy módosításának szándékáról, hogy az be tudja nyújtani az ezzel kapcsolatos észrevételeit.

5. cikk

A típusjóvá hagyások a szennyezőanyag-kibocsátást szabályozó berendezések megfelelő működését is igazolják a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok szokásos élettartamára, az új járműtípusok esetén 2006. január 1-jétől, míg valamennyi járműtípusra 30 000 km futásteljesítményig 2007. január 1-jétől. Ebből a célból a Bizottság 2002. december 31-ig benyújt az Európai Parlament és a Tanács részére egy javaslatot a „szokásos élettartam” meghatározására és kiegészítő rendelkezések meghozására vonatkozóan. A költség-haszon elemzésben a Bizottság különös figyelmet fordít arra a hatásra, amelyet a javaslata gyakorolhat a kis- és közép vállalkozásokra.

6. cikk

(1) 2006. január 1-jétől kezdődő hatállyal az új motorkerékpárokra és segédmotoros kerékpárokra, valamint 2007. január 1-jétől valamennyi járműtípusra vonatkozóan a járművek típusjóvá hagyásának igazolniuk kell a szennyezőanyag-kibocsátást szabályozó berendezésnek a jármű szokásos élettartama alatti, szokásos használati körülmények közötti megfelelő működését is (az előírás szerűen karbantartott és használt járművek megfelelőségének ellenőrzése).

(2) Ebből a célból a Bizottság benyújtja az Európai Parlament és a Tanács részére a „szokásos élettartam” meghatározására és kiegészítő rendelkezések meghozatalára vonatkozó javaslatát. Adott esetben e rendelkezések többek között a következőket foglalhatják magukban:

- az ellenőrzések végrehajtására vonatkozó feltételek,
- a vizsgálandó jármű kiválasztására vonatkozó feltételek,
- a vizsgálatok végrehajtására vonatkozó feltételek,
- az esetleges hibák kiküszöbölésére szolgáló szabályok,
- a jármű tulajdonosára/üzemeltetőjére vonatkozó költség-mentességi feltétel.

A költség-haszon elemzésben a Bizottság különös figyelmet fordít arra a hatásra, amelyet a javaslata gyakorolhat a kis- és közép vállalkozásokra.

7. cikk

(1) 2006. január 1-jétől kezdődő hatállyal a tagállamok nem adhatnak ki EK-típusjóvá hagyást, valamint visszautasítják a nemzeti szintű típusjóvá hagyást az olyan motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok esetén, amelyek CO₂-kibocsátását és tüzelőanyag-fogyasztását nem találták a vonatkozó rendelkezéseknek megfelelőnek.

(2) 2007. január 1-jétől kezdődő hatállyal a tagállamok:

- a) a továbbiakban érvénytelennek tekintik a 150 cm³-t meghaladó motor-lökettérfogatú motorkerékpárokat a 92/61/EGK irányelvnek megfelelően kísérő megfelelőségi igazolásokat, valamint
- b) megtagadják a 92/61/EGK irányelv szerinti megfelelőségi igazolással nem rendelkező új járművek bejegyzését, értékesítését vagy forgalomba helyezését,

ha azok CO₂-kibocsátását és tüzelőanyag-fogyasztását nem találják a vonatkozó rendelkezéseknek megfelelőnek.

8. cikk

(1) A Bizottság az alábbi szempontok figyelembevételével megvizsgálja az ezen irányelv hatálya alá tartozó járművek szennyezőanyag-kibocsátására vonatkozó előírások további szigorításának lehetőségét:

- a) a szennyezőanyag-kibocsátást szabályozó technológiák területén történt műszaki fejlesztések és azok motorkerékpárokra való alkalmazásának műszaki és gazdasági megvalósíthatósága, továbbá azok alkalmazása azokon a különböző piacokon, amelyek igényeit ezekkel a járművekkel elégítik ki;
- b) a motorkerékpárokra kidolgozott reprezentatívabb vizsgálati ciklus fejlesztésében történt előrehaladás, amellyel kiküszöbölhetők a jelenleg alkalmazott vizsgálati ciklus olyan korlátai, mint a hidegindítás és intenzív vezetési dinamika;
- c) a vizsgálati ciklus világszintű összehangolásának lehetősége;
- d) a jelenleg alkalmazott és az új vizsgálati ciklus határértékeinek megfeleltetése;
- e) a szemcsés szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos további munkák, valamint a sűrítéses és a szikragyújtású motorok szemcsés szennyezőanyag-kibocsátásának kérdése;
- f) az élettartammal és az előírások használat közbeni betartásával kapcsolatos folyamatban lévő munkák;
- g) a hidegindítással, a fedélzeti diagnosztikai rendszerekkel (OBD), valamint a párolgási kibocsátással kapcsolatos további munkák;

- h) a katalizátorok cseréjével kapcsolatos folyamatban lévő munkák;
- i) a kissorozatú gyártást és a kis gyártási volumenű gyártókat érintő gazdasági hatások.

Ezen kívül a Bizottság eljárást dolgoz ki a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok fajlagos CO₂-kibocsátásának mérésére.

(2) A Bizottság legkésőbb 2002. december 31-ig a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítással foglalkozó bizottság részére az (1) bekezdés e) pontjában ismertetett tanulmányok eredményeivel összhangban javaslatot nyújt be a szemcsés szennyezőanyag-kibocsátás mérésére szolgáló olyan vizsgálati módszer meghatározásával, amelyet 2004. január 1-jétől az új típusjövahagyásokhoz kell alkalmazni.

(3) A Bizottság legkésőbb 2002. december 31-én benyújt egy javaslatot az Európai Parlament és a Tanács részére az alábbi tartalommal:

- a) a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok I. típusú vizsgálatához használandó kötelező érvényű kibocsátási határértékek a 2006-tól kezdődő második kötelező érvényű szakaszra vonatkozóan, valamint a szemcsés szennyezőanyag-kibocsátásra megállapított kötelező érvényű kibocsátási határértékek az (1) bekezdés e) pontjában előírt tanulmányok eredményeivel összhangban;
- b) kötelezettség típusjövahagyáskor a fajlagos CO₂-kibocsátás mérésére a 7. cikknek megfelelően. A Bizottság ezen felül megfelelő javaslatot nyújt be a motorkerékpároknak és segédmotoros kerékpároknak a közúti CO₂-kibocsátás csökkentésére vonatkozó közösségi stratégiába való bevonására (megállapodás az átlagos CO₂-kibocsátás csökkentésére, címkézés, adókedvezmények);
- c) az 5. cikknek megfelelően 2006. január 1-jétől alkalmazandó, tartósságra vonatkozó rendelkezések;
- d) 2006. január 1-jétől kezdődő hatállyal a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjövahagyási eljárása során a használatban lévő járművekre vonatkozóan a megfelelő vizsgálat (üzemi vizsgálat) bevezetésére vonatkozó rendelkezések a 6. cikknek megfelelően;
- e) 2006-tól a segédmotoros kerékpárokra alkalmazandó új határérték-sorozat (III-as szakasz), beleértve az (1) bekezdés e) pontjában előírt tanulmányok eredményei alapján a szemcsés szennyezőanyag-kibocsátást is. A segédmotoros kerékpárokra szintén alkalmazni kell a tartóssági követelményekről és a fajlagos CO₂-kibocsátás mérési kötelezettségről szóló rendelkezéseket.

(4) A Bizottságnak az Európai Parlament és a Tanács részére az ellenőrzésre és a karbantartásra, az OBD-rendszerre és a párolgási kibocsátás csökkentésére vonatkozó rendelkezéseket tartalmazó javaslatot kell benyújtania. A Bizottságnak azt is biztosítania kell, hogy a kipufogórendszerekhez kizárólag a 97/24/EK irányelvnek és az ezen irányelvnek megfelelő pótalkatrészek, valamint utólagos módosításokhoz szükséges alkatrészek kerüljenek a piacra. A típusjövahagyás kibocsátásának kellően

indokoltnak kell lennie, és a kibocsátott típusjövahagyáson szereplő adatoknak egy európai adatrendszerben gyorsan, hatékonyan és átlátható módon visszakereshetőnek és nyomon követhetőnek kell lenniük.

(5) Lehetőség szerint minél hamarabb, de legkésőbb a világszerte alkalmazandó vizsgálati ciklus műszaki kidolgozását követően, a Bizottságnak be kell nyújtania az annak átvételéről és az új határérték-sorozatról szóló javaslatot, beleértve a sűrítéssel gyújtású és a kétütemű szikragyújtásos motorokra vonatkozó szemcsés szennyezőanyag-kibocsátást is. Ezeket a határértékeket az ezen irányelv 2006-ban bevezetendő második szakaszával (97/24/EK irányelv 5. fejezete II. mellékletének 2.2.1.1.5. pontjában található táblázat B. sora) összefüggésben kell meghatározni az azonos kibocsátási szintek biztosítása érdekében. A vizsgálati ciklust ezen új határértékekkel (a 97/24/EK irányelv 5. fejezete II. mellékletének 2.2.1.1.5. pontjában található táblázatot egy C. sorral kell kiegészíteni) együtt kell bevezetni, és e vizsgálati ciklus a gyártó által választható alternatív típusjövahagyási eljárást jelent a 2006-ban kezdődő második kötelező érvényű szakaszra vonatkozóan. Az új, világszerte alkalmazandó vizsgálati ciklus egyéb régiókban való elfogadásával párhuzamosan a javasolt vizsgálat az egyetlen szabályszerű típusjövahagyási eljárássá válik. A 2006-os évet követő további, a kipufogógázok mennyiségének csökkentését célzó szakaszokra az e ciklus alapján megállapított határértékeket tartalmazó típusjövahagyási eljárás lesz az egyetlen érvényes típusjövahagyási eljárás.

9. cikk

A 97/24/EK irányelv 5. fejezetét az ezen irányelvhez csatolt melléklet szövegével összhangban módosítani kell.

10. cikk

A tagállamok legkésőbb 2003. április 1-jéig hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

11. cikk

Ez az irányelv az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában való kihirdetésének napján lép hatályba.

12. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2002. július 19-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

P. COX

a Tanács részéről

az elnök

T. PEDERSEN

MELLÉKLET

A 97/24/EK IRÁNYELV 5. FEJEZETÉNEK MÓDOSÍTÁSAI

1. A II. melléklet a következőképpen módosul:

a) az 1.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.4. »gáz-halmazállapotú szennyező anyagok«: a szén-monoxid-, a nitrogén-dioxid(NO_2)-egyenértékben kifejezett nitrogén-oxidok, valamint a szénhidrogének kipufogógáz útján történő kibocsátása, az alábbi arányszámokat feltételezve:

- benzin esetén $\text{C}_1\text{H}_{1,85}$,
- dízel tüzelőanyag esetén $\text{C}_1\text{H}_{1,86}$.”

b) a következő ponttal egészül ki:

„1.5. »kikapcsoló berendezés«: olyan berendezés, amely méri vagy érzékeli a működési változókat (pl. a jármű sebessége, a motor fordulatszáma, a használt fokozat, a hőmérséklet, a szívónyomás vagy egyéb paraméterek) és reagál azokra a kibocsátás-szabályozó rendszer bármely komponense vagy funkciója működésének aktiválásával, módosításával, késleltetésével vagy inaktiválásával olyan módon, hogy a jármű szokásos használati körülményei között a kibocsátás-szabályozó rendszer hatékonysága csökken, kivéve azt az esetet, amikor a szóban forgó berendezés alapvetően be van vonva az alkalmazott kibocsátási tanúsítvány megadására szolgáló vizsgálati eljárásba.

1.6. »irracionális kibocsátás-szabályozási stratégia«: olyan stratégia vagy intézkedés, amely hatására a jármű szokásos használati körülmények közötti használata esetén a kibocsátás-szabályozó berendezés hatékonysága az alkalmazandó kibocsátás-vizsgálati eljárásakor várható szint alá csökken.”;

c) a 2.2.1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.2.1.1. **I. típusú vizsgálat** (a kipufogócső átlagos kibocsátásának ellenőrzése sűrűn lakott városi környezetben).

2.2.1.1.1. A vizsgálatot az 1. függelékben leírt eljárás szerint kell elvégezni. A gáz-halmazállapotú szennyező anyagokat az előírt módszerek szerint kell gyűjteni és elemezni.

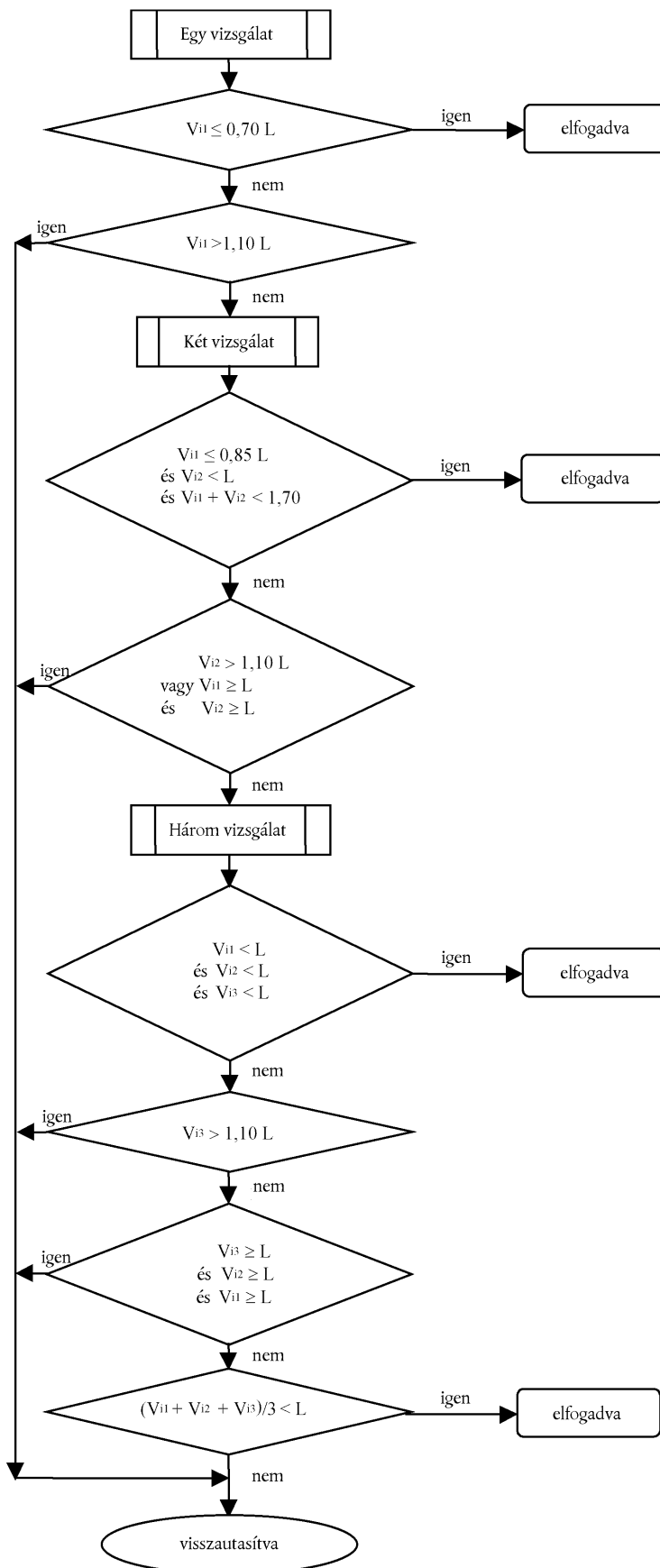
2.2.1.1.2. Az 1.2.2. ábrán látható az I. típusú vizsgálat folyamatábrája.

2.2.1.1.3. A járművet terhelési és tehetetlenségi nyomaték szimulálására alkalmas járműfékpadra kell helyezni.

2.2.1.1.4. A vizsgálat alatt a kipufogógázt hígítani kell, és egy vagy több zsákba arányos mintát kell venni. A vizsgált járműből kibocsátott kipufogógázt hígítják, majd mintát vesznek belőle és elemzik az alábbiakban ismertetett eljárás szerint, végül megméri a hígított kipufogógáz teljes térfogatát.

1.2.2. ábra

Az I. típusú vizsgálat folyamatábrája



2.2.1.1.5.

A 2.2.1.1.6. pont rendelkezéseire is tekintettel a vizsgálatot háromszor kell megismételni. Az egyes vizsgálatok alkalmával nyert gáz-halmazállapotú kibocsátás tömegének kisebbnek kell lennie az alábbi táblázatban megadott határértékeknél (az A. sorok 2003-ra, a B sorok 2006-ra vonatkoznak):

	Osztály	Szén-monoxid tömege (CO)		Szénhidrogének tömege (HC)		Nitrogén-oxidok tömege (NO ₃)	
		L ₁ (g/km)		L ₂ (g/km)		L ₃ (g/km)	
A (kétkerekű) motorkerékpár típusjóváhagyásához és gyártási megfeleléséhez alkalmazandó határértékek.							
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 hideg) ⁽¹⁾						
	II (≥ 150 cm ³)	2,0		0,3		0,15	
	(UDC + EUD hideg) ⁽²⁾						
A motoros tricikli és a négykerekű motorkerékpár típusjóváhagyásához és gyártási megfeleléséhez alkalmazandó határértékek (külső gyújtás).							
A (2003)	Összes	7,0		1,5		0,4	
A motoros tricikli és a négykerekű motorkerékpár típusjóváhagyásához és gyártási megfeleléséhez alkalmazandó határértékek (sűrítéses gyújtás).							
A (2003)	Összes	2,0		1,0		0,65	

⁽¹⁾ Vizsgálati ciklus: ECE R40 (mind a hat üzemmódra mért kibocsátással – a mintavétel kezdete T = 0-nál).

⁽²⁾ Vizsgálati ciklus: ECE R40 + EUDC (a valamennyi üzemmódra mért kibocsátással – a mintavétel kezdete T = 0-nál), 120 km/óra legnagyobb sebesség mellett.

^(*) Ezen irányelv I. mellékletének, valamint az 5. fejezet II. melléklete 1. és 4. függelékének szükséges műszaki módosításait legkésőbb 2002. október 1-jéig el kell fogadni a gépjárművek kereskedelme műszaki akadémiai jogszabályok közléséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv 13. cikke szerint (HL L 42., 1970.2.23., 1. o.).

⁽¹⁾ Vizsgálati ciklus: ECE R40 (mind a hat üzemmódra mért kibocsátással – a mintavétel kezdete T = 0-nál).

⁽²⁾ Vizsgálati ciklus: ECE R40 + EUDC (a valamennyi üzemmódra mért kibocsátással – a mintavétel kezdete T = 0-nál), 120 km/óra legnagyobb sebesség mellett.

^(*) Ezen irányelv I. mellékletének, valamint az 5. fejezet II. melléklete 1. és 4. függelékének szükséges műszaki módosításait legkésőbb 2002. október 1-jeig el kell fogadni a gépjárművek kereskedelme műszaki akadémiai megfontolásokról szóló irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzájárulásával foglalkozó eljárásával összhangban, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-1 70/156/EK tanácsi irányelv 13. cikke szerint (HL L 42., 1970.2.23., I. o.).

- 2.2.1.1.5.1. A 2.2.1.1.5. pont követelményei ellenére minden egyes szennyező anyag vagy szennyező anyag-kombináció esetén a három mért tömegérték egyike legfeljebb 10 %-kal meghaladhatja az előírt határértéket, feltéve, hogy a három eredmény számtani közepe kisebb az előírt határértéknél. Ha az előírt határértékeket egyenlő több szennyező anyag haladja meg, lényegtelen, hogy a túllépés ugyanazon vizsgálat során vagy különböző vizsgálatok során következett be.
- 2.2.1.1.5.2. Amennyiben a 110 km/óra legnagyobb megengedett sebességű motorkerékpárok esetén a megfelelő vizsgálatot a 2006. évre előírt B. sorok határértékeivel végzik, akkor a városon kívüli szakaszra a legnagyobb sebességet 90 km/óra értékre kell csökkenteni.
- 2.2.1.1.6. A 2.2.1.1.5. pontban előírt vizsgálatok száma az alábbi feltételek mellett csökkenthető, ahol minden egyes szennyező anyagra vonatkozóan V_1 az első vizsgálat eredménye és V_2 a második vizsgálat eredménye.
- 2.2.1.1.6.1. Csak egy vizsgálat szükséges, amennyiben minden egyes szennyező anyag esetén a nyert eredmény nem haladja meg a 0,7 L értéket (azaz $V_1 \leq 0,70$ L).
- 2.2.1.1.6.2. Amennyiben a 2.2.1.1.6.1. pont követelménye nem teljesül, csak két vizsgálatot kell elvégezni, ha minden egyes szennyező anyag kielégíti az alábbi követelményeket:
- $$V_1 \leq 0,85 \text{ L és } V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L és } V_2 \leq \text{L.}'';$$
- d) a 2.2. pont I. és II. táblázatát el kell hagyni;
- e) a 2.2.1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „2.2.1.2. **II. típusú vizsgálat** (szén-monoxid-kibocsátás vizsgálata alapjáraton) és az időszakos műszaki vizsgálathoz szükséges kibocsátási adatok.
- 2.2.1.2.1. Ezt a követelményt minden olyan külső gyújtású motorral meghajtott járműre alkalmazni kell, amelyre ezen irányelv rendelkezéseinek megfelelően EK-típusjóváhagyást kérnek.
- 2.2.1.2.2. A vizsgálat 2. függelék szerinti (II. típusú vizsgálat), szokásos alapjáraton való elvégzésekor:
- a kibocsátott kipufogógázok térfogatban meghatározott szén-monoxid-tartalmát rögzítik,
 - a vizsgálat alatt a motor fordulatszámát a tűréshatárokkal együtt rögzítik.
- 2.2.1.2.3. A vizsgálat »magas alapjáraton« való elvégzésekor (azaz >2 000 fordulat/perc):
- a kibocsátott kipufogógázok térfogatban meghatározott szén-monoxid-tartalmát rögzítik,
 - a vizsgálat alatt a motor fordulatszámát a tűréshatárokkal együtt rögzítik.
- 2.2.1.2.4. A motorolaj hőmérsékletét a vizsgálat során mérni és rögzíteni kell.
- 2.2.1.2.5. A rögzített adatokat a 92/61/EGK irányelv VII. mellékletében említett dokumentum megfelelő szakaszaiba kell bejegyezni.”;
- f) a következő ponttal egészül ki:
- „2.3. A hatástalanító berendezés és/vagy az irracionális kibocsátás-szabályozási stratégia alkalmazása tilos.
- 2.3.1. A járműbe motorszabályozó berendezés, funkció, rendszer vagy eszköz beszerelhető, feltéve, hogy:
- azt kizárólag a motor védelmére, hidegindítására vagy bemelegítésére aktiválják, vagy
 - kizárólag a működési biztonság, az általános biztonság vagy a szükségüzemmód-stratégia érdekében aktiválják.
- 2.3.2. Engedélyezett az olyan motorszabályozó berendezés, funkció, rendszer vagy eszköz alkalmazása, amely az alkalmazható kibocsátás-vizsgálati ciklusokban megszokott stratégiáktól különböző vagy módosított motorszabályozási stratégia használatát eredményezi, ha a 2.3.3. pont követelményeivel összhangban hiánytalanul igazolható, hogy az adott eszköz nem csökkenti a kibocsátás-szabályozó rendszer hatékonyságát. Az összes ettől eltérő esetben az ilyen berendezést hatástalanító berendezésnek kell tekinteni.

2.3.3. A gyártónak rendelkezésre kell bocsátania egy dokumentációs csomagot, amely tartalmazza a rendszer általános terveit, valamint a kimenő változók szabályozásának közvetlen vagy közvetett módját.

- a) A típusengedélyezési kérelem benyújtásának időpontjában a műszaki szolgálat részére mellékelt hivatalos dokumentációs csomag tartalmazza a rendszer részletes leírását. A dokumentáció beadható rövidített változatban is, feltéve, ha annak alapján bizonyítható, hogy azonosításra került az egyes, különálló bemenő egységek adatainak szabályozási tartományából kapott mátrix által megengedett összes kimenő adat.

A dokumentáció továbbá tartalmazza a motorszabályozó berendezés, funkció, rendszer vagy eszköz használatának indoklását, illetve kiegészítő anyagokat és vizsgálati adatokat annak bemutatására, hogy ezek a járműbe beépített berendezések milyen hatást gyakorolnak a kipufogógáz-kibocsátásra. Ezt az információt csatolni kell az V. mellékletben előírt dokumentumhoz;

- b) A kiegészítő dokumentumok megadják a motorszabályozó berendezés, funkció, rendszer vagy eszköz által módosított paramétereket és azokat a határfeltételeket, amelyek mellett ezek az eszközök működnek. A kiegészítő dokumentum tartalmazza a tüzelőanyag-rendszer vezérlő logikáját, időzítési stratégiáját és kapcsolási pontjait valamennyi üzemmódban. Ezek az információk szigorúan titkosak és a gyártó tulajdonában maradnak, de a típusjóváhagyási vizsgálat időpontjára lehetővé kell tenni az azokba való betekintést;";

- g) a 3.1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.1.1. A sorozatból kiválasztott járművön el kell végezni a 2.2.1.1. pontban ismertetett vizsgálatot. A gyártási megfelelőség ellenőrzésére szolgáló határértékeket a 2.2.1.1.5. pontban szereplő táblázat tartalmazza.”;

- h) az eddigi 3.1.1. pont számozása 3.1.2.-re változik, és a pont a következőképpen módosul:

- az „a korábban jelzett határértékek” szövegrész helyébe a „2.2.1.1.5. pontban szereplő táblázatban jelzett határértékek” szövegrész lép,
- a „2.2.1.1.2. pontban említett táblázat” szövegrész helyébe a „2.2.1.1.5. pontban található táblázat” szövegrész lép;

- i) az 1. függelék 3.1.3. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„3.1.3. A szívórendszer tömítettsége ellenőrizhető annak biztosítására, hogy a porlasztást ne befolyásolja véletlen légbeszívás.”;

- j) az 1. függelék 5.3.1. pontjának utolsó mondata a következőképpen módosul:

„A kipufogógázok összegyűjtése előtt két teljes előkészítő ciklust kell végrehajtani.”;

- k) az 1. függelék 6.1.3. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„6.1.3. Az első előkészítő szakasz megkezdése előtt változtatható sebességű légáramot kell a motorkerékpárra vagy a motoros triciklire irányítani. Ezt követően két teljes ciklust kell végrehajtani, amelyek során kipufogógázokat még nem kell összegyűjteni. A szellőző rendszernek tartalmaznia kell egy olyan berendezést, amelyet a görgős fékpád sebessége vezérel a 10 km/óra és 50 km/óra közötti tartományban úgy, hogy a levegő lineáris kilépési sebessége 10 %-os közelítésben megegyezik a görgő relatív sebességével. 10 km/óra alatti görgősebesség esetén a levegő sebessége lehet nulla. A fűvőberendezés kilépő nyílásának az alábbi jellemzőkkel kell rendelkeznie:

- i. legalább 0,4 m² felület;
- ii. az alsó szél 0,15 és 0,20 m közötti talajszint feletti magassága;
- iii. a motorkerékpár vagy a motoros tricikli belépő szélétől mért 0,3 és 0,45 m közötti távolság.”;

- l) az 1. függelék 6.2.2. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.2. Az első ciklus akkor indul, amikor a mintavétel és a szivattyúforgás mérése megkezdődik.”;

- m) az 1. függelék 7.2.1. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„7.2.1. Két előkészítő ciklust követően (az első ciklus első pillanata) a 7.2.2.–7.2.5. pontban meghatározott műveleteket egyidejűleg kell elvégezni.”;

n) az 1. függelék 7.4. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„7.4. **Elemzés**

- 7.4.1. A zsákban összegyűjtött kipufogógázokat lehetőség szerint minél hamarabb, de bármely esetben legkésőbb 20 perccel a vizsgálati ciklus vége után elemezni kell.
- 7.4.2. Az egyes minták elemzését megelőzően a gázelemző készülék mérési tartományát mindegyik szennyező anyag esetén a megfelelő túlnyomás nélküli gázzal nullára kell állítani.
- 7.4.3. A gázelemző készüléket ezt követően a tartomány 70–100 % közötti névleges koncentrációjával rendelkező kalibráló gázok segítségével a kalibráló görbéknek megfelelően kell beállítani.
- 7.4.4. A gázelemző készülék nulla beállításait ismét ellenőrizni kell. Ha a mérőkészülék leolvasása 2 %-nál nagyobb mértékben különbözik a 7.4.2. pontban meghatározott mérési tartománytól, akkor az eljárást meg kell ismételni.
- 7.4.5. Ezután kerülhet sor a minták elemzésére.
- 7.4.6. Az elemzés után a nullapontokat és a kalibráló pontokat ugyanazon gázok alkalmazásával még egyszer ellenőrizni kell. Az elemzést elfogadottnak kell tekinteni, ha az ellenőrzés eredményei a 7.4.3. pontban megadott értékektől nem térnek el 2 %-nál nagyobb mértékben.
- 7.4.7. Az e szakaszban ismertetett összes pont esetén a különböző gázok áramlási sebességének és nyomásának meg kell egyeznie a gázelemző készülék kalibrálásakor alkalmazott értékekkel.
- 7.4.8. Az elemzett gázok esetén mért valamennyi szennyező anyag koncentrációja esetén elfogadott értéknek a mérőberendezés stabilizációja után leolvasott értéket kell tekinteni.”

o) a 2. függelék 2.2. pontja helyébe a következő szöveg lép:

- „2.2. A II. melléklet 2.2.1.2. pontjában meghatározott II. típusú vizsgálat mérését közvetlenül az I. típusú vizsgálat után a motor szokásos és magas alapjáratú fordulatain kell elvégezni.”;

2. a IV. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„IV. MELLÉKLET

A REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOKRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK (BENZIN)

A 70/220/EGK irányelv IX. mellékletének 1. pontjában ismertetett referencia-tüzelőanyagot kell használni.

A REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOKRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK (DÍZEL)

A 70/220/EGK irányelv IX. mellékletének 2. pontjában ismertetett referencia-tüzelőanyagot kell használni.”
