

32002L0051

L 252/20

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

2002 9 20

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2002/51/EB

2002 m. liepos 19 d.

dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių išmetamų teršalų lygio mažinimo, iš dalies keičianti Direktyvą 97/24/EB

(tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 95 straipsnį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą ⁽¹⁾,atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽²⁾,laikydami Sutarties ⁽³⁾ 251 straipsnyje nustatytos tvarkos, atsižvelgiant į 2002 m. gegužės 1 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą,

kadangi:

- (1) Europos Bendrijos penktojoje aplinkosaugos veiksmų programoje, kurios bendrą požiūrį Taryba patvirtino Taryboje posėdžiavusių Tarybos ir valstybių narių Vyriausybės atstovų rezoliucija ⁽⁴⁾, priimta 1993 m. vasario 1 d., numatyta imtis papildomų priemonių, siekiant žymiai sumažinti dabartinį motorinių transporto priemonių teršalų išmetimo laipsnį.
- (2) 1997 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 97/24/EB dėl dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų komponentų ir charakteristikų ⁽⁵⁾ yra viena iš atskirųjų direktyvų, priimtų įgyvendinant tipo patvirtinimo tvarką, nustatytą 1992 m. birželio 30 d. Tarybos direktyvoje 92/61/EEB dėl dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo ⁽⁶⁾.
- (3) Pagal Direktyvos 97/24/EB 5 straipsnio reikalavimus, Komisija per 24 mėnesius nuo direktyvos priėmimo dienos Europos Parlamentui ir Tarybai turi pateikti pasiūlymą, parengtą atsižvelgiant į tyrimus, taip pat į išlaidų ir naudos, atsirandančios nustačius griežtesnes leistinas normas, įvertinimą bei nustatantį kitą etapą,

kurio metu bus patvirtinamos priemonės, toliau mažinančios tam tikrų transporto priemonių teršalų išmetimo laipsnį. Šios priemonės bus taikomos motociklams, nes vėlesnis etapas, griežtinantis mopedų išmetamų teršalų leistinas ribas, kurios turi būti taikomos nuo 2002 m. birželio 17 d., jau numatytas Direktyvoje 97/24/EB.

- (4) Remiantis techninio įgyvendinamumo ir ekonominio efektyvumo įvertinimu, buvo nustatytos naujos I tipo leistinosios bandymų ribos, kurios nuo 2003 m. taikytinos visiems motociklams ir atitinkančios 60 % mažesnę angliavandenilių ir anglies viendeginio koncentraciją keturtakčių motociklų išmetamuose teršaluose ir 70 % mažesnę angliavandenilių bei 30 % mažesnę anglies viendeginio koncentraciją dvitakčių motociklų išmetamuose teršaluose. Manoma, kad reikalauti dar labiau mažinti azoto oksidų koncentraciją keturtakčių motociklų išmetamuose teršaluose būtų nepagrįsta, atsižvelgiant į numatomą technologijos plėtrą. Dvitakčiuose motocikluose taikant pažangią tiesioginio įpurškimo technologiją, suteikiančią daugiausiai galimybių mažinti anglies viendeginio ir angliavandenilių koncentraciją, azoto oksidų koncentracija neišvengiamai padidėja (lyginant su šiuo metu galiojančia leistina riba) ir pasiekia keturtakčiams motociklams nustatytą leistinąją ribą. Tai yra priimtina atsižvelgiant į duomenis apie šių teršalų išmetimą, patvirtinančius, kad motociklų išmetami teršalai sudaro tik nežymią dalį viso kelių transporto išmetamų azoto oksidų kiekio.
- (5) Atsižvelgiant į tam tikrų kategorijų transporto priemonių, vadinamų lenktyniniais ir bandomaisiais motociklais, ypatingas charakteristikas ir naudojimą, taip pat atsižvelgiant į tai, kad jų išmetami teršalai sudaro tik labai mažą dalį bendrojo išmetamųjų teršalų kiekio, nes kiekvienais metais Europoje šių transporto priemonių parduodama nedaug, nuo 2003 m. taikomų naujųjų leistinių ribų atžvilgiu, kad gamintojai galėtų įdiegti tinkamą technologiją, reikėtų patvirtinti leidžiančią nukrypti laikinąją nuostatą.
- (6) Patikrinimai ir techninė priežiūra turi lemiamą reikšmę, siekiant užtikrinti, kad naujų transporto priemonių išmetamųjų teršalų lygis neviršytų leistinojo naudojamiems automobiliams. Atsižvelgiant į tai, taip pat į keleiviniams automobiliams taikomas nuostatas, II tipo bandymų reikalavimus, ypač dėl anglies monoksido 4,5 % tūrio koncentracijos, reikia pakeisti reikalavimais matuoti ir registruoti techninei apžiūrai būtinus duomenis.

⁽¹⁾ OL C 337 E, 2000 11 28, p. 140 ir OL C 240 E, 2001 8 28, p. 146.

⁽²⁾ OL C 123, 2001 4 25, p. 22.

⁽³⁾ 2001 m. vasario 14 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 276, 2001 10 1, p. 135), 2001 m. liepos 13 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 301, 2001 10 26, p. 43) ir 2001 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento sprendimas. 2002 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento sprendimas ir 2002 m. birželio 11 d. Tarybos sprendimas.

⁽⁴⁾ OL C 138, 1993 5 17, p. 1.

⁽⁵⁾ OL L 226, 1997 8 18, p. 1.

⁽⁶⁾ OL L 225, 1992 8 10, p. 72. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/7/EB (OL L 106, 2000 5 3, p.1).

- (7) Triračiuose ir keturračiuose motocikluose sumontuoti kibirkštinio uždegimo arba slėginio uždegimo (dyzeliniai) varikliai; atsižvelgiant į keleiviniams automobiliams nustatytas išmetamųjų teršalų leistinąsias ribas, kiekvienai kategorijai reikia nustatyti atskirą ribinių verčių sąrašą. Šiuo atžvilgiu vėliau reikės spręsti kietųjų dalelių teršalų išmetimo klausimą.
- (8) Teršalų išmetimo tyrimams naudojamų degalų charakteristikas reikėtų suderinti su keleiviniams automobiliams taikomomis charakteristikomis ir tokiu būdu nurodyti rinkoje parduodamų degalų specifikacijų pasikeitimus, atsirandančius įgyvendinant benzino ir dyzelinų degalų kokybę reglamentuojančius Bendrijos teisės aktus.
- (9) Valstybėms narėms reikėtų leisti taikyti mokesčių lengvatas, siekiant paspartinti transporto priemonių, atitinkančių Bendrijos lygmeniu priimtus reikalavimus, pateikimą į rinką, ir skatinti aplinkos apsaugos atžvilgiu pažangesnes technologijas, atitinkančias išmetamųjų teršalų ribas; tos lengvatos turėtų atitikti tam tikras sąlygas, kuriomis siekiama užkirsti kelią vidaus rinkos iškraipymams; ši direktyva nesuvaržo valstybių narių teisės atsižvelgti į teršalų ir kitų medžiagų išmetimą, nustatant dviračių ir triračių transporto priemonių kelių eismo mokesčius.
- (10) Vadovaujantis Sutarties nuostatomis, valstybės narės, *inter alia*, gali siūlyti mokesčių arba finansines lengvatas, skatinančias senesnių dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių modifikavimą, jei tai sudaro galimybę pasiekti, kad tos transporto priemonės atitiktų šioje direktyvoje arba Direktyvos 97/24/EB ankstesnėje redakcijoje nustatytas ribines vertes.
- (11) Reikėtų pradėti taikyti naują tipo patvirtinimo tyrimų ciklą, leidžiantį geriau įvertinti transporto priemonę išmetamųjų teršalų atžvilgiu. Šio ciklo bandymų sąlygos turėtų labiau priminti tas, su kuriomis susiduria eksploatuojamos transporto priemonės, ir turi būti atsižvelgiama į mažų ir didelių motociklų važiavimo būdo skirtumus. Atliekami papildomi tyrimo darbai, kuriais siekiama padėti moksliskai pagrįstu būdu įdiegti naują tyrimų ciklą.
- (12) Nuo 2006 m. reikia nustatyti kitą išmetamųjų teršalų leistinųjų ribų etapą, kurio metu bus žymiai mažinamos ribinės vertės, lyginant su nustatytosiomis 2003 m.
- (13) Norint pasiekti, kad būtų laikomasi išmetamųjų teršalų ribinių verčių, nuo 2006 m. sausio 1 d. reikėtų pradėti taikyti eksploatuojamų dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tyrimus (eksploatuojamų transporto priemonių tyrimus). Nuo 2006 m. sausio 1 d. reikėtų nustatyti konkrečius tinkamo veikimo reikalavimus, kurie taikomi ne daugiau kaip 30 000 km nuvažiavusių dviračių arba triračių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kontrolės įtaisams per visą tų transporto priemonių įprastą eksploatavimo amžių.
- (14) Taip pat reikėtų užtikrinti, kad eksploatuojamų dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių naudojimo sąlygos atitiktų tyrimų ciklo rodiklius ir kad nebūtų naudojami išderinimo įtaisai arba kitos maskuojančios priemonės.
- (15) Kadangi dviratėms ir triratėms motorinėms transporto priemonėms tenkanti transporto priemonių bendro išmetamųjų CO₂ teršalų kiekio dalis nuolat didėja, reikėtų kuo skubiau įdiegti dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių išmetamųjų CO₂ teršalų ir (arba) sunaudojamų degalų kiekius bei įtraukti juos į Bendrijos kelių transporto išmetamųjų CO₂ teršalų mažinimo strategiją.
- (16) Atsižvelgiant į pasaulinę motociklų rinką ir į panašias oro kokybės problemas visame pasaulyje, verta siekti suderinti bandymų ciklą. Pažymima, kad Komisija kartu su kitomis kitose rinkose veikiančiomis šalimis sieks kuo skubiau parengti šį suderintą bandymų ciklą. Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Ženevos darbo grupės Nr. 29 detalai parengtas pasaulinis motociklų išmetamųjų teršalų bandymų ciklas yra tinkamas suderinto bandymų ciklo pagrindas. Ši naują pasaulinį bandymų ciklą tikslinga įdiegti kaip alternatyvią tipo patvirtinimo tvarką 2006 m. antrojo etapo metu. Kai naujasis bandymų ciklas taps plačiai pripažintas, visais tolesniais teršalų nukenksminimo etapais jį bus galima laikyti įprastu tipo patvirtinimo pagrindu.
- (17) Valstybės narės negali tinkamai įgyvendinti siūlomus veiksmus siekiant sumažinti dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų lygį, todėl, atsižvelgiant į priemonių lygį arba poveikį, jį galima geriau įgyvendinti Bendrijos lygmeniu. Bendrija gali patvirtinti priemones, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje pateikto subsidiarumo principo. Vadovaujantis tame straipsnyje pateiktu proporcingumo principu, šios direktyvos taikymo sritis apima minėtam tikslui pasiekti būtinus dalykus.
- (18) Reikia atitinkamai iš dalies pakeisti Direktyvą 97/24/EB,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Šia direktyva siekiama mažinti dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų lygį, griežtinant šių išmetamųjų teršalų ribines vertes.

2 straipsnis

1. Dėl priežasčių, susijusių su oro taršos mažinimo priemonėmis, nuo 2003 m. balandžio 1 d. nė viena valstybė narė negali:

- atsisakyti suteikti EB tipo patvirtinimą pagal Direktyvos 92/61/EEB 4 straipsnio 1 dalies nuostatas arba
- uždrausti registruoti, parduoti arba pradėti eksploatuoti transporto priemones,

jei tos priemonės, kurių reikia imtis siekiant mažinti oro taršą, atitinka Direktyvos 97/24/EB reikalavimus.

2. Nuo 2003 m. balandžio 1 d. valstybės narės atsisako pagal Direktyvos 92/61/EEB 4 straipsnio 1 dalies nuostatas suteikti EB tipo patvirtinimą bet kuriam transporto priemonės tipui dėl prižasčių, susijusių su apsaugos nuo oro taršos priemonėmis, jei tos transporto priemonės neatitinka Direktyvos 97/24/EB nuostatų.

Atliekant I tipo bandymus, remiamasi Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2.2.1.1.5 skirsnio lentelės A eilutėje nurodytomis ribinėmis vertėmis.

3. Nuo 2004 m. liepos 1 d. valstybės narės:

- a) nebepripažįsta atitikties liudijimų, pateikiamų kartu su naujomis transporto priemonėmis pagal Direktyvos 92/61/EEB reikalavimus ir
- b) atsisako leisti registruoti, parduoti arba pradėti eksploatuoti naujas transporto priemones, neturinčias pagal Direktyvos 92/61/EEB reikalavimus išduoto atitikties liudijimo,

dėl prižasčių, susijusių su priemonėmis, nukreiptomis prieš oro taršą, jei tos transporto priemonės neatitinka Direktyvos 97/24/EB nuostatų.

Atliekant mopedų I tipo bandymus, remiamasi Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus I priedo 2.2.1.1.3 skirsnio lentelės antroje eilutėje nurodytomis ribinėmis vertėmis.

Atliekant motociklų ir triračių motociklų I tipo bandymus, remiamasi Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2.2.1.1.5 skirsnio lentelės A eilutėje nurodytomis ribinėmis vertėmis.

4. Atsižvelgiant į Direktyvą 92/61/EEB, dviračiams bandomiesiems ir lenktyniniams motociklams straipsnio 2 dalyje nustatytoji data yra 2004 m. sausio 1 d., o straipsnio 3 dalyje nustatytoji data – 2005 m. liepos 1 d.

Bandomieji motociklai yra transporto priemonės, pasižyminčios šiomis charakteristikomis:

- a) didžiausias sėdynės aukštis: 700 mm;
- b) mažiausias atstumas iki žemės paviršiaus: 280 mm;
- c) didžiausia degalų bako talpa: 41 l;
- d) mažiausias bendras pavaros santykinis dydis, įjungus didžiausią pavarą (pirminis santykinis dydis × pavaros santykinis dydis × paskutinės pavaros santykinis dydis) – 7,5.

Lenktyniniai motociklai – tai transporto priemonės, pasižyminčios šiomis charakteristikomis:

- a) mažiausias sėdynės aukštis: 900 mm;
- b) mažiausias atstumas iki žemės paviršiaus: 310 mm;

- c) mažiausias bendras pavaros santykinis dydis, įjungus didžiausią pavarą (pirminis santykinis dydis × pavaros santykinis dydis × paskutinės pavaros santykinis dydis) – 6,0.

3 straipsnis

1. Nuo 2006 m. sausio 1 d. valstybės narės naujam transporto priemonės tipui atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą pagal Direktyvos 92/61/EEB 4 straipsnio 1 dalies reikalavimus dėl prižasčių, susijusių su priemonėmis, nukreiptomis prieš oro taršą, jei ta transporto priemonė neatitinka Direktyvos 97/24/EB nuostatų.

Atliekant I tipo bandymus, remiamasi Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2.2.1.1.5 skirsnio lentelės B eilutėje nurodytų ribinių verčių.

2. Nuo 2007 m. sausio 1 d. valstybės narės:

- a) nebepripažįsta atitikties liudijimų, pateikiamų kartu su naujomis transporto priemonėmis pagal Direktyvos 92/61/EEB nuostatas, ir
- b) atsisako registruoti, parduoti arba pradėti eksploatuoti naujas transporto priemones, neturinčias pagal Direktyvos 92/61/EEB nuostatas išduoto atitikties liudijimo,

dėl prižasčių, susijusių su priemonėmis, nukreiptomis prieš oro taršą, jei transporto priemonės neatitinka Direktyvos 97/24/EB nuostatų.

Atliekant I tipo bandymus, remiamasi Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2.2.1.1.5 skirsnio lentelės B eilutėje nurodytomis ribinėmis vertėmis.

Transporto priemonėms, kurių Europos Sąjungoje parduodama ne daugiau kaip 5 000 vienetų per metus, nustatoma data yra 2008 m. sausio 1 d.

4 straipsnis

1. Valstybės narės gali numatyti mokesčių lengvatą, taikomas tik toms priemonėms, kurios atitinka Direktyvą 97/24/EB. Tokios lengvatų atitinka šias sąlygas:

- a) lengvatų taikomos visoms naujoms transporto priemonėms, pateikiamoms į valstybės narės rinką, kurios iš anksto atitinka Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2.2.1.1.5 skirsnio lentelės A eilutėje nurodytas privalomas ribines vertes; įsigaliojus 2 straipsnio 3 dalyje nurodytomis naujų transporto priemonių išmetamų teršalų ribinėms vertėms, lengvatų taikymas nutraukiamas; arba
- b) lengvatų taikomos visoms naujoms transporto priemonėms, pateikiamoms į valstybės narės rinką, kurios iš anksto atitinka Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2.2.1.1.5 skirsnio lentelės B eilutėje nurodytas privalomas ribines

vertes. Lengvatų taikymas nutraukiamas įsigaliojus šios direktyvos 3 straipsnio 2 dalyje nustatytoms naujų transporto priemonių išmetamų teršalų ribinių verčių privalomajam taikymui.

2. Kiekvienam 1 straipsnio dalyje nurodytų transporto priemonių tipui taikomų mokesčių lengvatų suma yra mažesnė už papildomas išlaidas, susijusias su techninių sprendimų, įdiegtų siekiant užtikrinti, kad transporto priemonės atitiktų Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2.2.1.1.5 skirsnio lentelės A arba B eilutėse nurodytas vertes, įsigijimu ir sumontavimu.

3. Komisijai iš anksto pranešama apie planus nustatyti arba pakeisti straipsnio 1 dalyje nurodytas mokesčių lengvatas, kad ji galėtų pateikti savo pastabas.

5 straipsnis

Tipo patvirtinimais taip pat turi būti patvirtinama, kad išmetamų teršalų kontrolės įtaisai teisingai veikia per visą įprastą dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių eksploataavimo amžių, naujiems transporto priemonių tipams šią nuostatą taikant nuo 2006 m. sausio 1 d., o visiems transporto priemonių tipams iki 30 000 km – nuo 2007 m. sausio 1 d. Įgyvendindama šią nuostatą, Komisija iki 2002 m. gruodžio 31 d. Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia pasiūlymą, apibrėžiantį „įprastą eksploataavimo amžių“ ir nustatantį papildomas nuostatas. Atlikdama ekonominės naudos analizę, Komisija ypatingą dėmesį skiria poveikiui, kurį jos pasiūlymai sukelia mažoms ir vidutinėms įmonėms.

6 straipsnis

1. Nuo 2006 m. sausio 1 d. tipo patvirtinimą suteikiant naujoms dviratėms ir triratėms motorinėms transporto priemonėms, o nuo 2007 m. sausio 1 d. – visiems transporto priemonių tipams taip pat turi būti išduodamas patvirtinimas, kad, eksploatuojant įprastomis sąlygomis, išmetamų teršalų kontrolės įtaisai teisingai veikia per visą įprastą transporto priemonės eksploataavimo amžių (tinkamai prižiūrimų ir eksploatuojamų transporto priemonių atitiktis).

2. Įgyvendindama šią nuostatą, Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia pasiūlymą, apibrėžiantį „įprastą eksploataavimo amžių“ ir nustatantį papildomas nuostatas. Šiose nuostatose, *inter alia*, prireikus pateikiami:

- patikrinimų atlikimo kriterijai,
- kriterijai, taikomi patikrinimui atrenkant transporto priemones,
- bandymų atlikimo kriterijai,
- taisyklės, skirtos pašalinti galimas klaidas,
- kriterijus, pateikiantis nuostatą, kad iš transporto priemonės savininko (turėtojo) mokestis nebus imamas.

Šioje ekonominės naudos analizėje Komisija ypatingą dėmesį skiria poveikiui, kurį jos pasiūlymai sukelia mažoms ir vidutinėms įmonėms.

7 straipsnis

1. Nuo 2006 m. sausio 1 d. valstybės narės negali suteikti EB tipo patvirtinimo ir atsisako suteikti nacionalinį tipo patvirtinimą dviratei arba triratei transporto priemonei, jei jos išmetami CO₂ teršalai ir degalų sunaudojimas neatitinka tam tikrų nuostatų.

2. Nuo 2007 m. sausio 1 d. valstybės narės:

- nebepripažįsta atitikties liudijimų, pagal Direktyvos 92/61/EEB reikalavimus pateikiamų kartu su naujomis dviratėmis motorinėms transporto priemonėms, kurių variklio darbinis tūris yra daugiau kaip 150 cm³, ir
- atsisako registruoti, parduoti arba pradėti eksploatuoti naujas transporto priemones, neturinčias pagal Direktyvos 92/61/EEB reikalavimus išduoto atitikties liudijimo,

jei yra nustatyta, kad jų išmetami CO₂ teršalai ir degalų sunaudojimas neatitinka tam tikrų nuostatų.

8 straipsnis

1. Komisija svarsto galimybę dar labiau sugriežtinti šios direktyvos taikymo sričiai priklausančių transporto priemonių išmetamų teršalų standartus, atsižvelgdama į šiuos veiksnius:

- a) išmetamų teršalų kontrolės technologijų techninė pažanga ir jos techninis ir ekonominis pagrįstumas, atsižvelgiant į jos taikymą motociklams, taip pat į techninės pažangos taikymą skirtingose rinkose, kurioms šios transporto priemonės yra skirtos;
- b) kuriant geresnį motociklų bandymų ciklą pasiekta pažanga, pašalinanti šiuo metu naudojamo bandymų ciklo apribojimus, susijusius su šaltu užvedimu ir aukšta važiavimo dinamika;
- c) galimybė suderinti visame pasaulyje naudojamą bandymų ciklą;
- d) esamo ir naujojo bandymų ciklo ribinių verčių tarpusavio ryšys;
- e) tolesnis darbas, siekiant mažinti kietųjų dalelių teršalų išmetimą ir kietųjų dalelių teršalų išmetimą iš slėginio uždegimo ir kibirkštinio uždegimo variklių;
- f) šiuo metu atliekami tinkamumo naudoti ir eksploatuojamų transporto priemonių atitikties užtikrinimo darbai;
- g) papildomas darbas, susijęs su šaltu užvedimu, vidaus diagnostikos (OBD) sistemomis ir išmetamaisiais dūmais;

- h) šiuo metu atliekamas darbas, susijęs su katalizinių konvertorių pakeitimu;
- i) ekonominis poveikis smulkiai serijinei gamybai ir nedidelius kiekius gaminantiems gamintojams.

Be to, Komisija parengia dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių specifinių išmetamų CO₂ teršalų matavimo metodiką.

2. Ne vėliau kaip iki 2002 m. gruodžio 31 d. Komisija derinimo su technikos pažanga komitetui pateikia pasiūlymą, nustatantį išmetamų kietųjų dalelių matavimo metodą, parengtą atsižvelgiant į straipsnio 1 dalies e punkte minėtų tyrimų rezultatus, kuris nuo 2004 m. sausio 1 d. bus taikomas išduodant naujus tipo patvirtinimus.

3. Ne vėliau kaip iki 2002 m. gruodžio 31 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia pasiūlymą, kuriame nurodo:

- a) privalomąsias išmetamų teršalų ribines vertes, skirtas taikyti atliekant triračių ir keturračių motociklų I tipo bandymą antrojo privalomojo etapo, kuris prasidės 2006 m., metu, bei kietųjų dalelių teršalų privalomąsias ribines vertes, nustatytas atsižvelgiant į straipsnio 1 dalies e punkte minėtų tyrimų rezultatus;
- b) įpareigojimą tipo patvirtinimo metu matuoti išmetamus specifinius CO₂ teršalus pagal 7 straipsnio reikalavimus. Komisija taip pat pateikia atitinkamus pasiūlymus dvirates ir trirates motorines transporto priemones įtraukti į Bendrijos transporto priemonių išmetamų CO₂ teršalų mažinimo strategiją (susitarimas mažinti vidutinį išmetamų CO₂ teršalų lygį, taikyti ženklinių etiketėmis, mokesčių lengvatas);
- c) pagal 5 straipsnio reikalavimus nuo 2006 m. sausio 1 d. taikomas patikimumą reglamentuojančias nuostatas;
- d) pagal 6 straipsnio nuostatas nuo 2006 m. sausio 1 d. įtraukti reikalavimus, susijusius su eksploatuojamų transporto priemonių atitikties bandymais (eksploatuojamų transporto priemonių bandymais) į dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo procedūrą;
- e) nuo 2006 m. mopedams taikomą naują (III etapo) ribinių verčių sąrašą, sudarytą atsižvelgiant į 1 straipsnio dalies e punkte minėtų tyrimų rezultatus įskaitant išmetamų kietųjų dalelių teršalų ribines vertes. Mopedams taip pat taikomos patikimumo reikalavimus reglamentuojančios nuostatos ir įpareigojimas tipo patvirtinimo metu matuoti išmetamus specifinius CO₂ teršalus.

4. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia pasiūlymus dėl apžiūrų ir techninės priežiūros, OBD bei išmetamųjų dūmų kontrolės. Komisija taip pat užtikrina, kad į rinką būtų pateikiamos tik tos keičiamos ir modifikuotos dalys, kurios yra skirtos Direktyvos 97/24/EB ir šios direktyvos reika-

lavimus atitinkančioms išmetamųjų dujų šalinimo sistemoms. Turi būti sudarytos galimybės patikrinti suteiktą tipo patvirtinimą, o suteiktuose tipo patvirtinimuose nurodyti duomenys turi būti tvarkomi taip, kad juos būtų galima greitai, veiksmingai ir skaidriai pataisyti ir surasti Europos duomenų sistemoje.

5. Komisija kuo greičiau, bet ne vėliau kaip iki pasaulinio bandymų ciklo techninės plėtros darbų pabaigos pateikia pasiūlymą dėl jo įtraukimo bei naujų ribinių verčių sąrašą, įskaitant slėginio uždegimo variklių ir dvitakčių kibirkštinio uždegimo variklių išmetamas kietąsias daleles. Šios ribinės vertės nustatomos atsižvelgiant į šios direktyvos taikymo antrą privalomąjį etapą, kuris prasideda 2006 m. (Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2.2.1.1.5 skirsnio lentelės B eilutė), siekiant užtikrinti vienodą išmetamų teršalų lygį. Bandymų ciklas ir šios naujos ribinės vertės (C eilutė, kurią reikia įterpti į Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2.2.1.1.5 skirsnio lentelę) turi būti pradėtos naudoti kaip alternatyvi tipo patvirtinimo tvarka, kurią 2006 m. antrojo privalomojo etapo metu gamintojas pasirenka savo nuožiūra. Kituose regionuose priėmus naująją pasaulinę bandymų ciklo tvarką, ji taps vienintele įprasta tipo patvirtinimo tvarka. Nuo 2006 m. vėlesniais išmetamųjų dujų lygio mažinimo etapais naujasis bandymų ciklas ir juo pagrįstos ribinės vertės tampa vienintele galiojančia tipo patvirtinimo tvarka.

9 straipsnis

Direktyvos 97/24/EB 5 skyrius iš dalies keičiamas, atsižvelgiant į šios direktyvos priedo tekstą.

10 straipsnis

Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję iki 2003 m. balandžio 1 d., įgyvendina šią direktyvą. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, tvirtindamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

11 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja jos paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje* dieną.

12 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, 2002 m. liepos 19 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

P. COX

Tarybos vardu

Pirmininkas

T. PEDERSEN

PRIEDAS

DIREKTYVOS 97/24/EB 5 SKYRIAUS PAKEITIMAI

1. II priedas iš dalies keičiamas taip:
 - a) 1.4 skirsnis pakeičiamas taip:

„1.4. „Dujiniai teršalai“ – tai anglies viendeginis, angliavandeniliai ir azoto oksidai, išreikšti azoto dvideginio (NO₂) ekvivalentu, ir angliavandeniliai, tariant, kad santykinis dydis yra:

 - benzino: C₁H_{1,85};
 - dyzelino: C₁H_{1,86}“;
 - b) pridedami šie skirsniai:

„1.5. „Išderinimo įtaisas“ – tai įtaisas, matuojantis, fiksuojantis arba reaguojantis į darbinis kintamuosius rodiklius (pvz., į transporto priemonės greitį, variklio greitį, įjungtą pavarą, temperatūrą, įsiurbiamąjį slėgį arba į bet kurią kitą parametą), siekiant įjungti, moduluoti, atidėti arba išjungti kurią nors išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos komponentą ar funkciją ir taip sumažinti išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą įprastomis transporto priemonės eksploatavimo sąlygomis, išskyrus atvejus, kai šis prietaisas iš esmės įtrauktas į tvarką, pagal kurią atliekami išmetamųjų teršalų sertifikavimo bandymai.

1.6. „Iracionali išmetamųjų teršalų kontrolės strategija“ – tai bet kuri strategija arba priemonė, kuri, transporto priemonę naudojant įprastomis eksploatavimo sąlygomis, mažiau nei nustatyta pagal taikomą išmetamųjų teršalų bandymų tvarką sumažina išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą.“;
 - c) 2.2.1.1 skirsnis pakeičiamas taip:

„2.2.1.1. **I tipo bandymas** (išmetimo vamzdžių vidutinio išmetamųjų teršalų kiekio matavimas per tankiai gyvenamoje miesto zonoje).

2.2.1.1.1. Bandymas atliekamas laikantis 1 priedėlyje nustatytos tvarkos. Naudojami nustatytieji dujinių teršalų surinkimo ir tyrimo būdai.

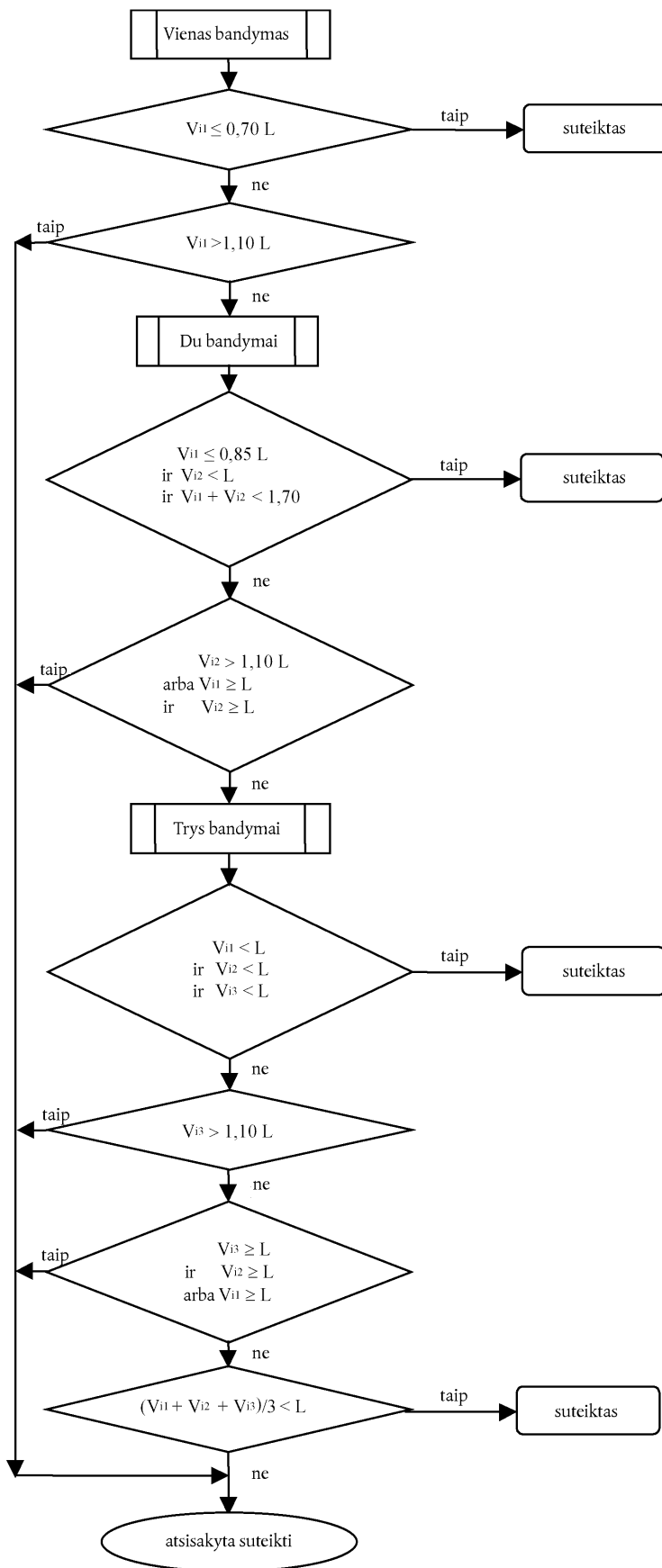
2.2.1.1.2. I tipo bandymų maršrutai parodyti 1.2.2 iliustracijoje.

2.2.1.1.3. Transporto priemonė statoma ant važiuoklės dinamometro su krovinio ir inercijos modeliavimo įtaisu.

2.2.1.1.4. Atliekant bandymą, išmetamosios dujos atskiedžiamos, o proporcingas mėginys patalpinamas į vieną arba daugiau pakuočių. Bandomos transporto priemonės išmetamosios dujos atskiedžiamos, paimamas mėginys ir tyrimas atliekamas laikantis toliau aprašytos tvarkos; išmatuojamas visas atskiestų išmetamųjų teršalų kiekis.

I.2.2 iliustracija

I tipo bandymų eigos schema



2.2.1.1.5. Atsižvelgiant į 2.2.1.1.6 punkto reikalavimus, bandymą reikia pakartoti tris kartus. Kiekvieno bandymo metu užfiksuotas išmetamų dujinių teršalų kiekis turi būti mažesnis už šioje lentelėje nurodytus leistinus dydžius (A eilutėje pateiktos 2003 m., o B eilutėje — 2006 m. galiosiančios normos):

	Klasė	Anglies vienadinio masė (CO)		Angliavandenių masė (HC)		Azoto oksidų masė (NO _x)	
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)	L ₃ (g/km)
Motociklams (dviračiams) nustatytos ribinės vertės, taikomos atliekant tipo patvirtinimą ir nustatant jų gamybos atitiktį							
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 šalto uždegimo) ⁽¹⁾ II (≥ 150 cm ³) (UDC + EUD šalto uždegimo) ⁽²⁾	2,0	0,3	0,15			
Triračiams ir keturračiams motociklams nustatytos ribinės vertės, taikomos atliekant tipo patvirtinimą ir nustatant jų gamybos atitiktį (teigiamas uždegimas)							
A (2003)	Visos	7,0	1,5	0,4			
Triračiams ir keturračiams motociklams nustatytos ribinės vertės, taikomos atliekant tipo patvirtinimą ir nustatant jų gamybos atitiktį (slėginis uždegimas)							
A (2003)	Visos	2,0	1,0	0,65			

⁽¹⁾ Bandymų ciklas: ECE R40 (išmetamieji teršalai matuojami dirbant visais 6 režimais – mėginius pradeda imti kai T = 0).

⁽²⁾ Bandymų ciklas: ECE R40 + EUDC (teršalų išmetimas matuojamas dirbant visais režimais – mėginius pradeda imti kai T = 0), didžiausias greitis – 120 km/h.

^(*) Būtinuosius techninius pakeitimus, susijusius su šios direktyvos 5 skyriaus 1 priedėliu bei II priedo 1 ir 4 subpriedėliais, priimami ne vėliau kaip iki 2002 m. spalio 1 d., laikantis Derinimo su technikos pažanga komiteto direktyvų dėl motorinių transporto priemonių, prekybos sektoriaus techninių klaidų panaikinimo nustatytos tvarkos pagal 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyvos 70/156/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimu, derinimo (OL L 42, 1970 2 23, p. 1) 13 straipsnio nuostatas.

- 2.2.1.1.5.1. Nepaisant 2.2.1.1.5 punkte pateiktų reikalavimų, bet kurių teršalų arba teršalų derinio viena iš trijų užfiksuotų masės reikšmių gali būti didesnė už nurodytąją ribą, bet ne daugiau kaip 10 %, jei visų trijų užfiksuotų masės reikšmių aritmetinis vidurkis yra mažesnis už nustatytąją ribą. Jei daugiau kaip vienos rūšies teršalai viršija nustatytas ribas, neturi reikšmės, ar tai užfiksuota to paties bandymo, ar skirtingų bandymų metu.
- 2.2.1.1.5.2. Atliekant motociklų, kurių didžiausias leistinas greitis yra 110 km/h, B eilutėse pateiktų nuo 2006 m. nustatytų ribinių verčių atitikties bandymus, didžiausias leistinas greitis važiuojant labai tankiai gyvenamuose rajonuose apribojamas iki 90 km/h.
- 2.2.1.1.6. Toliau pateiktomis sąlygomis mažinamas 2.2.1.1.5 punkte nurodytų bandymų skaičius, jei bet kurių teršalų atžvilgiu V_1 yra pirmojo bandymo rezultatas, o V_2 — antrojo bandymo rezultatas.
- 2.2.1.1.6.1. Jei užfiksuotas su bet kuriais teršalais susijęs rezultatas yra 0,70 L arba mažiau (t. y. jei $V_1 \leq 0,70$ L), atliekamas tik vienas bandymas.
- 2.2.1.1.6.2. Jei 2.2.1.1.6.1 punkto reikalavimas neįvykdytas, bet kurių teršalų atžvilgiu atliekami tik du bandymai, atitinkant šiuos reikalavimus:
- $$V_1 \leq 0,85 \text{ L ir } V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L ir } V_2 \leq \text{L.}^*;$$
- d) 2.2 skirsnyje I ir II lentelės išbraukiamos;
- e) 2.2.1.2 skirsnis pakeičiamas taip:
- „2.2.1.2. **II tipo bandymas** (anglies viendeginio išmetimo dirbant tuščiąja eiga bandymas) ir su išmetamaisiais teršalais susiję duomenys, reikalingi techninei apžiūrai atlikti.
- 2.2.1.2.1. Šis reikalavimas taikomas visoms transporto priemonėms su teigiamo uždegimo varikliais, kurių tipą siekiama patvirtinti atsižvelgiant į šią direktyvą.
- 2.2.1.2.2. Kai atliekami 2 priedėlyje nustatyti bandymai (II tipo bandymai) dirbant įprasta tuščiąja eiga:
- registruojama anglies viendeginio tūrinė koncentracija išmetamosiose dujose,
 - registruojamas variklio greitis bandymo metu, įskaitant visus leistinuosius nuokrypius.
- 2.2.1.2.3. Kai atliekami bandymai dirbant „aukšta tuščiąja eiga“ (t. y. $>2\ 000 \text{ min}^{-1}$):
- registruojama anglies viendeginio tūrinė koncentracija išmetamosiose dujose,
 - registruojamas variklio greitis bandymo metu, įskaitant visus leistinuosius nuokrypius.
- 2.2.1.2.4. Bandymo metu reikia išmatuoti ir užregistruoti variklio alyvos temperatūrą.
- 2.2.1.2.5. Užfiksuotus duomenis reikia įrašyti į atitinkamus dokumento, nurodyto Direktyvos 92/61/EEB VII priede, skirsnius.“;
- f) pridedamas šis skirsnis:
- „2.3. Draudžiama naudoti išderinimo įtaisą ir (arba) iracionalią išmetamųjų teršalų kontrolės strategiją.
- 2.3.1. Transporto priemonėje galima įrengti variklio kontrolės įtaisą, funkciją, sistemą arba priemonę, jei:
- ji įjungiama tik siekiant apsaugoti variklį, taikant šaltą užvedimą arba pašildymą, arba
 - ji įjungiama tik siekiant užtikrinti saugų eksploatavimą, o gedimo atveju taikant avarinio judėjimo strategiją.
- 2.3.2. Variklio kontrolės prietaisą, funkciją, sistemą arba priemonę, dėl kurios taikoma kitokia arba pakeista variklio kontrolės strategija, kuri skiriasi nuo strategijos, paprastai taikomos atliekant nustatytus teršalų išmetimo ciklų bandymus, bus leidžiama taikyti su sąlyga, jei, laikantis 2.3.3 skirsnio reikalavimų, bus visiškai įrodyta, kad ši priemonė nesumažina išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumo. Visais kitais atvejais tokie prietaisai laikomi išderinimo įtaisais.
- “

2.3.3. Gamintojas pateikia dokumentų paketą, kuris leidžia susipažinti su baziniu sistemos dizainu ir su priemonėmis, kuriomis jis tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliuoja išėigos kintamuosius.

- a) Oficialiųjų dokumentų pakete, kuris techninės priežiūros centrui pateikiamas kartu su paraiška suteikti tipo patvirtinimą, yra išsamus sistemos aprašymas. Ši dokumentacija gali būti glausta, jei ji pateikia įrodymą, kad buvo nustatytos visos pagal matricą leidžiamos išėigos reikšmės, kurios buvo užfiksuotos kontroliuojant grupės pavienių agregatų sąnaudas.

Dokumentacija taip pat pagrindžia bet kurio variklio kontrolės prietaiso, funkcijos, sistemos arba priemonės naudojimą bei papildomą medžiagą ir bandymų duomenis, siekiant pademonstruoti bet kurio transporto priemonėje įrengto prietaiso poveikį teršalų išmetimui. Ši informacija pridedama prie dokumentų, kuriuos reikia pateikti pagal V priedo reikalavimus.

- b) Papildoma medžiaga, nurodanti parametrus, kurie pasikeičia dėl variklio kontrolės prietaiso, funkcijos, sistemos arba priemonės poveikio, ir ribines sąlygas, kuriomis tokios priemonės veikia. Papildomoje medžiagoje pateikiamas degalų sistemos kontrolės logikos aprašymas, chronometražo strategijos ir perjungimo taškai dirbant visais režimais. Ši informacija išlieka konfidenciali, o gamintojas ją saugo, tačiau, atliekant tipo patvirtinimą, ją reikia pateikti patikrinimui.;

g) 3.1.1 skirsnis pakeičiamas taip:

„3.1.1. Pasirenkama serijinės gamybos transporto priemonė ir atliekamas 2.2.1.1 punkte aprašytas jos bandymas. Gamybos atitikties patikrinimas atliekamas atsižvelgiant į 2.2.1.1.5 skirsnio lentelėje pateiktas ribines vertes.“;

h) pirmesnis 3.1.1 skirsnio numeris pakeičiamas į 3.1.2 ir iš dalies pakeičiamas taip:

— žodžiai „I ir II lentelėse“ pakeičiami „2.2.1.1.5 skirsnio lentelėje“;

— žodžiai „2.2.1.1.2 punkte nurodytose lentelėse“ pakeičiami „2.2.1.1.5 skirsnio lentelėje“;

i) 1 priedėlio 3.1.3 skirsnis pakeičiamas taip:

„3.1.3. Galima patikrinti įleidimo sistemos sandarumą, siekiant užtikrinti, kad karbiuracijos proceso nepaveiktų atsitiktinai įsiurbtas oras.“;

j) 1 priedėlio 5.3.1 skirsnio paskutinis sakiny išdėstomas taip:

„Prieš pradėdami rinkti išmetamąsias dujas, atliekami du vientisi parengiamieji ciklai.“;

k) 1 priedėlio 6.1.3 skirsnis pakeičiamas taip:

„6.1.3. Prieš pirmo paruošiamojo ciklo pradžią į motociklą arba motorinį triratį nukreipiamas kintamo greičio oro srautas. Paskui atliekami du išsiniai ciklai, kurių metu išmetamosios dujos nerenkamos. Ventiliacijos įrangoje turi būti stendo voleliu valdomas mechanizmas, užtikrinantis, kad transporto priemonei važiuojant 10–50 km/h greičiu, linijinis oro srauto greitis orpūtės išleidimo angose sutaptų su santykiniu volelio greičiu, neviršijant 10 % leistinosios paklaidos. Kai volelio greitis mažesnis kaip 10 km/h, oro srauto greitis gali būti lygus nuliui. Orpūtės galinės dalies charakteristikos turi būti tokios:

i) paviršiaus plotas ne mažesnis kaip 0,4 m²;

ii) apatinis kraštas pakilęs 0,15–0,20 m nuo žemės paviršiaus;

iii) atstumas nuo priekinės motociklo arba motorinio triračio briaunos yra 0,3–0,45 m.“;

l) 1 priedėlio 6.2.2 skirsnis pakeičiamas taip:

„6.2.2. Pirmasis ciklas prasideda tada, kai pradėdami imti mėginiai ir prasideda siurblio apsakų matavimas.“;

m) 1 priedėlio 7.2.1 skirsnis pakeičiamas taip:

„7.2.1. Pasibaigus dviem paruošiamiesiems ciklams (pirmas pirmojo ciklo momentas) vienu metu atliekami 7.2.2–7.2.5 punktuose aprašyti veiksmai.“;

n) 1 priedėlio 7.4 skirsnis pakeičiamas taip:

„7.4. **Analizė**

- 7.4.1. Pakuotėje esančias išmetamąsias dujas reikia ištirti kuo greičiau, bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per 20 minučių nuo bandymo ciklo pabaigos.
- 7.4.2. Prieš tiriant kiekvieną mėginį tyrimo prietaiso skalė, kuri naudojama bet kuriems teršalams matuoti, naudojant atitinkamas nulio nustatymo dujas, turi būti nustatyta ties nulio žyma.
- 7.4.3. Po to nustatomos tyrimo prietaisų kalibravimo kreivės, naudojant 70–100 % diapazono nominalios koncentracijos tarpines dujas.
- 7.4.4. Po to pakartotinai patikrinamos tyrimo prietaisų nulio žymos. Jei parodymai daugiau kaip 2 % skiriasi nuo parodymų, užfiksuotų atliekant 7.4.2 skirsnyje nurodytą veiksmą, procedūrą reikia pakartoti.
- 7.4.5. Po to atliekamas mėginių tyrimas.
- 7.4.6. Atlikus tyrimą, naudojant tas pačias dujas pakartotinai patikrinami nulio ir tarpiniai taškai. Pakartotinio patikrinimo metu nustatčius, kad skirtumas sudaro ne daugiau kaip 2 % nuo 7.4.3 skirsnyje nurodytų reikšmių, tariama, kad tyrimas yra priimtinas.
- 7.4.7. Atliekant visus šio skirsnio punktuose nurodytus veiksmus, įvairių dujų srauto intensyvumas ir spaudimas turi būti toks pat, kaip ir naudotasis tikrinimo prietaisų kalibravimo metu.
- 7.4.8. Užregistruota bet kurių teršalų koncentracijos dujose patvirtintoji reikšmė yra užfiksuotoji atlikus matavimo prietaiso stabilizavimą.“;

o) 2 priedėlio 2.2 skirsnispakeičiamas taip:

- „2.2. II priedo 2.2.1.2 skirsnyje nurodyto bandymo matavimai turi būti atliekami tuoju pat po I tipo bandymo, varikliui dirbant įprasta tuščiąja eiga ir aukšta tuščiąja eiga.“;

2. IV priedas pakeičiamas taip:

„IV PRIEDAS

STANDARTINIO KURO (BENZINO) SPECIFIKACIJOS

Naudojamas standartinis kuras – tai aprašytasis Direktyvos 70/220/EEB IX priedo 1 skirsnyje.

STANDARTINIO KURO (DYZELINO) SPECIFIKACIJOS

Naudojamas standartinis kuras – tai aprašytasis Direktyvos 70/220/EEB IX priedo 2 skirsnyje.“
