

32002L0051

20.9.2002

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 252/20

DIRECTIVA 2002/51/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 19 iulie 2002
privind reducerea nivelului emisiilor de poluanți provenind de la vehiculele cu motor cu două și trei roți
și de modificare a Directivei 97/24/CE
(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 95,

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 251 din tratat ⁽³⁾, având în vedere textul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 1 mai 2002,

întrucât:

- (1) Consiliul, în Rezoluția Consiliului și a reprezentanților guvernelor statelor membre, reuniți în Consiliul din 1 februarie 1993 ⁽⁴⁾, a aprobat al cincilea program de măsuri al Comunității Europene privind protecția mediului, în abordarea sa generală, care prevede eforturi suplimentare ce urmează să se realizeze pentru reducerea considerabilă a nivelului actual al emisiilor de poluanți provenind de la autovehicule.
- (2) Directiva 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1997 privind unele componente și caracteristici ale vehiculelor cu motor cu două sau trei roți ⁽⁵⁾ este una din directivele individuale în temeiul procedurii de omologare stabilită prin Directiva 92/61/CEE a Consiliului din 30 iunie 1992 privind omologarea vehiculelor cu motor cu două sau trei roți ⁽⁶⁾.
- (3) Conform articolului 5 din Directiva 97/24/CE, Comisia i s-a solicitat să prezinte Parlamentului European și Consiliului, în termen de 24 de luni de la data adoptării directivei, o propunere, elaborată pe baza cercetării și evaluării costurilor și beneficiilor care decurg din aplicarea valorilor limită consolidate și care să stabilească etapa următoare în care se vor adopta măsurile având ca obiect înăsprirea

suplimentară a valorilor limită pentru poluanți la vehiculele în cauză. Această măsură se limitează la motociclete, deoarece o etapă ulterioară care să determine valori limită mai severe pentru motoare, ce urmează să se aplice de la 17 iunie 2002, este deja prevăzută în Directiva 97/24/CE.

- (4) Pornind de la evaluarea fezabilității tehnice și a raportului costuri-beneficii, s-a identificat un set unic de noi limite de încercare de tip I, aplicabil din 2003 pentru toate motocicletele, care corespunde unei reduceri de 60 % a hidrocarburilor și oxidului de carbon pentru motocicletele în patru timpi și de 70 % a hidrocarburilor și 30 % a oxidului de carbon pentru motocicletele în doi timpi. Pentru motocicletele în patru timpi, s-a considerat că nu sunt fezabile reduceri suplimentare ale oxizilor de azot cu tehnologiile avute în vedere. Pentru motocicletele în doi timpi, aplicarea tehnologiei avansate de injecție directă, care are cel mai mare potențial de reducere a oxidului de carbon și hidrocarburilor, este legată inevitabil de o creștere moderată a limitei oxizilor de azot față de valoarea limită actuală, aliniind limita la motocicletele în patru timpi. Pe baza inventarului emisiilor, care confirmă participarea limită a motocicletelor la emisiile totale de oxizi de azot din transportul rutier, acest lucru este considerat acceptabil.
- (5) Având în vedere caracteristicile speciale și utilizarea unor categorii de vehicule cunoscute ca motociclete de rezistență și de probă și având în vedere contribuția foarte mică a acestora la emisiile totale, datorită numărului mic de astfel de vehicule care se vând în fiecare an în Europa, este necesară acordarea unei derogări temporare, referitoare la intrarea în vigoare a noilor limite în 2003, pentru a permite producătorilor să introducă tehnologia corespunzătoare.
- (6) Se consideră că inspecția și întreținerea sunt esențiale pentru a garanta că nivelele emisiilor la noile vehicule nu depășesc nivelele acceptabile în timpul utilizării. În această privință, și în conformitate cu dispozițiile pentru autoturisme, este necesară înlocuirea cerințelor pentru încercările de tip II, în special limita pentru conținutul de oxid de carbon de 4,5 % în volum, cu cerințe de măsurare și înregistrare a datelor necesare pentru inspecțiile tehnice auto.
- (7) Tricicletele și cvadricicletele sunt echipate cu motoare cu aprindere prin scânteie sau cu aprindere prin compresie (diesel); în conformitate cu limitele emisiilor pentru autoturisme, fiecare categorie necesită un set separat de valori limită. În această privință, este necesară abordarea în viitor a problemei emisiilor de particule.

⁽¹⁾ JO C 337 E, 28.11.2000, p. 140 și

JO C 240 E, 28.8.2001, p. 146.

⁽²⁾ JO C 123, 25.4.2001, p. 22.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 14 februarie 2001 (JO C 276, 1.10.2001, p. 135), Poziția comună a Consiliului din 13 iulie 2001 (JO C 301, 26.10.2001, p. 43) și Decizia Parlamentului European din 12 decembrie 2001. Decizia Parlamentului European din 30 mai 2002 și Decizia Consiliului din 11 iunie 2002.

⁽⁴⁾ JO C 138, 17.5.1993, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 226, 18.8.1997, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 225, 10.8.1992, p. 72, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2000/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 106, 3.5.2000, p. 1).

- (8) Este necesară alinierea caracteristicilor combustibililor de referință, utilizați pentru determinarea emisiilor, cu acelea care se aplică la autoturisme, care să reflecte astfel modificările specificațiilor combustibililor aflați pe piață, în conformitate cu legislația comunitară privind calitatea benzinei și a motorinei.
- (9) Este necesar să li se permită statelor membre ca, prin facilități fiscale, să urgenteze introducerea pe piață a vehiculelor care respectă cerințele adoptate la nivel comunitar și să promoveze mai multe tehnologii avansate din punct de vedere al mediului pe baza valorilor obligatorii ale emisiilor; aceste facilități trebuie să respecte anumite condiții destinate să evite denaturarea pieței interne; prezenta directivă nu aduce atingere dreptului statelor membre de a include emisiile de poluanți și alte substanțe în baza de calcul a taxelor pentru traficul rutier privind vehiculele cu două și trei roți.
- (10) Conform tratatului, statele membre pot, *inter alia*, să ofere facilități fiscale sau financiare pentru aducerea la conformitate a vehiculelor cu motor mai vechi cu două și trei roți, dacă acestea respectă valorile limită cuprinse în prezenta directivă sau într-o versiune mai veche a Directivei 97/24/CE.
- (11) Este necesară introducerea unui nou ciclu de încercări de omologare, care să permită o evaluare mai reprezentativă a producerii emisiilor, în condiții de încercare cât mai apropiate de cele întâlnite de vehicule în exploatare, care să ia în considerație diferența dintre modul de comandă la motocicletele mai mici și mai mari. Sunt în curs activități de dezvoltare suplimentare pentru a susține prin argumente științifice introducerea unui nou ciclu de încercări.
- (12) Este necesar să se stabilească o altă etapă pentru limitele obligatorii ale emisiilor, cu începere din 2006, care să conțină reduceri suplimentare substanțiale referitoare la valorile limită pentru 2003.
- (13) Pentru a asigura respectarea valorilor limită ale emisiilor, este necesară introducerea încercărilor de conformitate la autovehiculele cu două și trei roți aflate în circulație (încercări în circulație) de la 1 ianuarie 2006. Este necesară introducerea unor cerințe specifice pentru operarea corectă a aparatelor pentru controlul emisiilor în timpul duratei normale de funcționare a vehiculelor cu motor cu două și trei roți, de la 1 ianuarie 2006 și până la 30 000 km.
- (14) De asemenea, este necesar să se asigure că și condițiile de funcționare ale vehiculelor cu motor cu două și trei roți aflate în exploatare corespund valorilor stabilite pentru ciclul de încercări și că nu sunt instalate dispozitive de deconectare sau sisteme de evacuare.
- (15) Deoarece autovehiculele cu două și trei roți produc o proporție tot mai mare din emisiile totale de CO₂, provenind din sursele de transport, este necesar să se stabilească cât se poate de repede emisiile de CO₂ și/sau consumul de combustibil pentru autovehiculele cu două și trei roți, care să fie incluse în strategia comunitară pentru reducerea emisiilor de CO₂ în transportul rutier.
- (16) Având în vedere piața globală de motociclete și problemele similare privind calitatea aerului în lume, este important să se depună eforturi pentru un ciclu armonizat de încercări. S-a consemnat menținerea eforturilor Comisiei pentru finalizarea acestui ciclu armonizat de încercări, împreună cu toate celelalte părți implicate, pe alte piețe și de a încheia această acțiune cât se poate de repede. Ciclul de încercări pentru emisiile motocicletelor din întreaga lume pe care îl elaborează în prezent, la Geneva, grupul de lucru nr. 29 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite constituie o bază bună de plecare. Este oportună introducerea acestui nou ciclu de încercări la nivel mondial ca procedură alternativă de omologare pentru a doua etapă din 2006. După recunoașterea pe scară largă și pentru toate etapele de reducere suplimentară, noul ciclu de încercări ar putea să devină o bază regulată de omologare.
- (17) Statele membre nu pot să realizeze în mod suficient obiectivul măsurii propuse, și anume reducerea nivelului emisiilor de poluanți provenind de la autovehiculele cu două și trei roți și, prin urmare, din motive de grilă sau efecte ale măsurii, acesta se poate realiza mai bine la nivel comunitar, Comunitatea putând să adopte măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut în articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, prevăzut în articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.
- (18) Directiva 97/24/CE trebuie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Prezenta directivă are ca obiect reducerea nivelului emisiilor de poluanți provenind de la autovehiculele cu două și trei roți prin înăsprirea valorilor limită pentru aceste emisii.

Articolul 2

(1) De la 1 aprilie 2003, nici un stat membru nu poate, pentru motive referitoare la măsurile ce urmează să fie luate împotriva poluării aerului:

- (a) să refuze acordarea omologării CE de tip, în temeiul articolului 4 alineatul (1) din Directiva 92/61/CEE sau
- (b) să interzică înmatricularea, vânzarea sau darea în exploatare a vehiculelor,

dacă măsurile ce urmează să se ia împotriva poluării aerului respectă cerințele Directivei 97/24/CE.

(2) De la 1 aprilie 2003, statele membre refuză să acorde omologare CE de tip, în temeiul articolului 4 alineatul (1) din Directiva 92/61/CEE, pentru orice tip de vehicul, pentru motive referitoare la măsurile ce urmează să se ia împotriva poluării aerului, dacă acesta nu respectă dispozițiile Directivei 97/24/CE.

Pentru testarea de tip I, se utilizează valorile limită stabilite pe rândul A din tabelul de la capitolul 5, punctul 2.2.1.1.5 din anexa II la Directiva 97/24/CE.

(3) De la 1 iulie 2004, statele membre procedează după cum urmează:

- (a) nu mai recunosc valabilitatea certificatelor de conformitate care însoțesc noile vehicule conform Directivei 92/61/CEE și
- (b) refuză înmatricularea, vânzarea sau darea în exploatare a noilor vehicule care nu sunt însoțite de un certificat de conformitate, conform Directivei 92/61/CEE,

din motive referitoare la măsurile ce urmează să fie luate împotriva poluării aerului, dacă vehiculele nu respectă dispozițiile Directivei 97/24/CE.

Pentru testarea de tip I la motorete, se utilizează valorile limită stabilite pe rândul al doilea din tabelul de la capitolul 5 punctul 2.2.1.1.3 din anexa I la Directiva 97/24/CE.

Pentru testarea de tip I la motocicletele și triciclete, se utilizează valorile limită stabilite pe rândul A din tabelul de la capitolul 5 punctul 2.2.1.1.5 din anexa II la Directiva 97/24/CE.

(4) Pentru motocicletele de încercare și de rezistență cu două roți, în conformitate cu Directiva 92/61/CEE, data stabilită la alineatul (2) este 1 ianuarie 2004 și data stabilită la alineatul (3) este 1 iulie 2005.

Motocicletele de încercare sunt definite ca vehicule cu următoarele caracteristici:

- (a) înălțimea maximă a scaunului: 700 mm;
- (b) garda minimă la sol: 280 mm;
- (c) capacitatea maximă a rezervorului de combustibil: 41 l;
- (d) raportul minim de transmisie globală din angrenajul multiplicator (raportul de transmisie primară x raportul de transmisie x raportul de cuplu final): 7,5.

Motocicletele de încercare sunt definite ca vehiculele cu următoarele caracteristici:

- (a) înălțimea maximă a scaunului: 900 mm;
- (b) garda minimă la sol: 310 mm;
- (c) raportul minim de transmisie globală din angrenajul multiplicator (raportul de transmisie primară x raportul de transmisie x raportul de cuplu final): 6,0.

Articolul 3

(1) De la 1 ianuarie 2006, statele membre refuză acordarea omologării CE de tip în temeiul articolului 4 alineatul (1) din Directiva 92/61/CEE pentru un vehicul nou pentru motive referitoare la măsurile ce urmează să fie luate împotriva poluării aerului, dacă vehiculele nu respectă dispozițiile Directivei 97/24/CE.

Pentru testarea de tip I, se utilizează valorile limită stabilite pe rândul B din tabelul de la capitolul 5, punctul 2.2.1.1.5 din anexa II la Directiva 97/24/CE.

(2) De la 1 ianuarie 2007, statele membre procedează după cum urmează:

- (a) nu mai recunosc valabilitatea certificatelor de conformitate care însoțesc noile vehicule conform Directivei 92/61/CEE și
- (b) refuză înmatricularea, vânzarea sau darea în exploatare a noilor vehicule care nu sunt însoțite de un certificat de conformitate, conform Directivei 92/61/CEE,

din motive referitoare la măsurile ce urmează să fie luate împotriva poluării aerului, dacă vehiculele nu respectă dispozițiile Directivei 97/24/CE.

Pentru testarea de tip I, se utilizează valorile limită stabilite pe rândul B din tabelul de la capitolul 5, punctul 2.2.1.1.5 din anexa II la Directiva 97/24/CE.

Pentru tipurile de vehicule din care se nu se vând mai mult de 5 000 unități anual în Uniunea Europeană, data este 1 ianuarie 2008.

Articolul 4

(1) Statele membre pot să elaboreze dispoziții pentru facilități fiscale numai pentru vehiculele care respectă Directiva 97/24/CE. Aceste facilități respectă oricare din condițiile prezentate în continuare:

- (a) se aplică tuturor vehiculelor noi, oferite spre vânzare pe piața unui stat membru, care respectă anticipat valorile limită obligatorii stabilite pe rândul A din tabelul de la capitolul 5 punctul 2.2.1.1.5 din anexa II la Directiva 97/24/CE; nu se mai aplică cu începere de la aplicarea obligatorie a valorilor limită ale emisiilor prevăzute în articolul 2 alineatul (3) pentru noile vehicule sau
- (b) se aplică tuturor vehiculelor noi, oferite spre vânzare pe piața unui stat membru, care respectă anticipat valorile limită obligatorii stabilite pe rândul B din tabelul de la capitolul 5 punctul 2.2.1.1.5 din anexa II la Directiva 97/24/CE. Se termină la data aplicării obligatorii a valorilor limită ale emisiilor pentru noile vehicule, prevăzute în articolul 3 alineatul (2) din prezenta directivă.

(2) Pentru fiecare tip de vehicul menționat la alineatul (1), facilitățile fiscale sunt inferioare sumei totale a costului suplimentar pentru găsirea și aplicarea soluțiilor tehnice la vehicul pentru a asigura respectarea valorilor stabilite pe rândul A sau rândul B din tabelul de la capitolul 5 punctul 2.2.1.1.5 din anexa II la Directiva 97/24/CE.

(3) Comisia este informată în timp util cu privire la planurile de instituire sau modificare a facilităților fiscale menționate la alineatul (1), astfel încât aceasta să poată să-și prezinte observațiile.

Articolul 5

De asemenea, omologările confirmă funcționarea corectă a aparatelor pentru controlul emisiilor pe durata normală de viață a vehiculelor cu motor cu două și trei roți de la 1 ianuarie 2006 pentru noile tipuri de vehicule și de la 1 ianuarie 2007 pentru toate tipurile de vehicule până la 30 000 km. În acest sens, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului până la 31 decembrie 2002 o propunere pentru definirea „duratei normale de viață” și stabilirea dispozițiilor suplimentare. În analiza cost-beneficiu pe care o realizează, Comisia acordă o atenție deosebită efectelor pe care le au propunerile sale asupra întreprinderilor mici și mijlocii.

Articolul 6

(1) De la 1 ianuarie 2006 pentru noile autovehicule cu două și trei roți și de la 1 ianuarie 2007 pentru toate tipurile de vehicule, omologările acordate vehiculelor vor necesita și confirmarea funcționării corecte a aparatelor pentru controlul emisiilor pe durata normală de viață a vehiculului în condiții normale de exploatare (conformitatea vehiculelor în circulație, întreținute și utilizate corespunzător).

(2) În acest sens, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de definire a „duratei normale de viață” și de stabilire a dispozițiilor suplimentare. Acestea includ, *inter alia*, după caz:

- criteriile pentru realizarea verificărilor;
- criteriile pentru selectarea vehiculelor ce urmează să fie încercate;
- criteriile pentru realizarea încercărilor;
- normele de eliminare a erorilor posibile;
- criteriul conform căruia posesorul/deținătorul vehiculului nu va trebui să suporte cheltuieli.

În analiza cost-beneficiu pe care o realizează, Comisia acordă o atenție deosebită efectelor pe care le au propunerile sale asupra întreprinderilor mici și mijlocii.

Articolul 7

(1) De la 1 ianuarie 2006, statele membre nu mai pot să acorde omologarea CE de tip și refuză omologarea națională a unui vehicul cu două și trei roți, dacă emisiile de CO₂ și consumul de combustibil ale acestuia nu sunt stabilite în conformitate cu dispozițiile relevante.

(2) De la 1 ianuarie 2007, statele membre procedează după cum urmează:

- nu mai recunosc valabilitatea certificatelor de conformitate care însoțesc noile autovehicule cu două roți cu o cilindree mai mare de 150 cm³, conform Directivei 92/61/CE și

- refuză înmatricularea, vânzarea și darea în exploatare a vehiculelor noi care nu sunt însoțite de un certificat de conformitate, conform Directivei 92/61/CEE,

dacă emisiile de CO₂ și consumul de combustibil ale acestuia nu sunt stabilite în conformitate cu dispozițiile relevante.

Articolul 8

(1) Comisia ia în considerație o înăsprire suplimentară a normelor privind emisiile vehiculelor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive, ținând seama de:

- (a) realizările tehnice în domeniul tehnologiei pentru controlul emisiilor și de fezabilitatea tehnică și economică a acestora pentru aplicarea la motociclete, precum și pentru aplicarea pe diverse piețe pe care le satisfac vehiculele respective;
- (b) progresele realizate în elaborarea unor cicluri de încercare mai reprezentative pentru motociclete care remediază neajunsurile actuale ale ciclurilor de încercare existente, precum demararea la rece și dinamica conducerii la viteze mari;
- (c) oportunitatea armonizării ciclului de încercare la nivel mondial;
- (d) corelarea valorilor limită ale ciclului de încercare actual cu cele ale noului ciclu de încercare;
- (e) studiile suplimentare privind emisiile de particule și emisiile de particule provenind de la motoarele cu aprindere prin compresie și cele cu aprindere prin scânteie;
- (f) studiile în curs referitoare la durabilitatea și conformitatea vehiculelor în funcțiune;
- (g) studiile suplimentare privind demararea la rece, sistemele de diagnosticare la bord (OBD) și emisiile prin evaporare;
- (h) lucrările în curs privind convertizoarele catalitice de schimb;
- (i) impactul economic asupra producției de serie mică și asupra producătorilor de serii mici.

În plus, Comisia elaborează o metodologie pentru măsurarea emisiilor de CO₂ specifice provenind de la autovehiculele cu două și trei roți.

(2) Până la 31 decembrie 2002, Comisia prezintă Comitetului pentru adaptare la progresul tehnic o propunere de stabilire a unei metode de încercare pentru evaluarea emisiilor de particule, în conformitate cu rezultatele studiilor prevăzute la alineatul (1) litera (e), care urmează să se aplice noilor omologări de la 1 ianuarie 2004.

(3) Până la 31 decembrie 2002, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere ce conține următoarele:

- (a) valorile limită obligatorii ale emisiilor ce urmează să se utilizeze în testarea de tip I la triciclete și cvadriciclete în a doua etapă obligatorie din 2006 și valorile limită obligatorii ale emisiilor pentru emisiile de particule, în conformitate cu rezultatele studiilor prevăzute la alineatul (1) litera (e).

- (b) obligația de a măsura emisiile specifice de CO₂ la acordarea omologării în conformitate cu articolul 7. Comisia prezintă, de asemenea, propuneri corespunzătoare de includere a vehiculelor cu motor cu două și trei roți în strategia comunitară pentru reducerea emisiilor de CO₂ din transporturi (acordul privind reducerea emisiilor medii de CO₂, etichetarea, facilitățile fiscale);
- (c) dispozițiile referitoare la durabilitate ce urmează să se aplice de la 1 ianuarie 2006, în conformitate cu articolul 5;
- (d) cerințele de includere a încercării de conformitate la vehiculele aflate în circulație (încercările în circulație) în procedura de omologare a vehiculelor cu motor cu două și trei roți de la 1 ianuarie 2006, în conformitate cu articolul 6;
- (e) un set nou de valori limită (etapa III) pentru motoare, care include emisiile de particule în conformitate cu rezultatele studiilor prevăzute la alineatul (1) litera (e), ce urmează să se aplice din 2006. La motoare, se vor aplica, de asemenea, dispozițiile privind cerințele de durabilitate și obligațiile de măsurare a emisiilor specifice de CO₂.
- (4) Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului propuneri referitoare la inspecție și întreținere, OBD și controlul emisiilor prin evaporare. De asemenea, Comisia asigură introducerea pe piață doar a componentelor de schimb și de aducere la conformitate pentru sistemele de eșapament care respectă Directiva 97/24/CE și prezenta directivă. Trebuie să existe posibilitatea verificării suficiente a emiterii omologării și posibilitatea regăsirii rapide, eficiente și transparente și a urmăririi datelor privind omologările emise într-un sistem european de date.
- (5) De îndată și cel târziu după elaborarea tehnică a ciclului de încercări la nivel mondial, Comisia prezintă o propunere de includere a acestuia și a unui nou set de valori limită, care include emisiile de particule de la motoarele cu aprindere prin compresie și motoarele cu aprindere prin scânteie în doi timpi. Valorile limită respective se stabilesc în corelație cu a doua etapă obligatorie din 2006, conform prezentei directive (rândul B din tabelul de la capitolul 5 punctul 2.2.1.1.5 din anexa II la Directiva 97/24/CE) pentru a garanta același nivel al emisiilor. Ciclul de încercări se introduce împreună cu noile valori limită menționate (rândul C ce urmează să fie inserat în tabelul de la capitolul 5 punctul 2.2.1.1.5 din anexa II la Directiva 97/24/CE) ca o procedură de omologare alternativă la alegerea producătorului pentru a doua etapă obligatorie din 2006. Odată cu adoptarea noului ciclu de încercări de nivel mondial în alte regiuni, acesta devine singura procedură

regulată de omologare. Pentru alte etape de reducere a emisiilor de la eșapament, după 2006, noul ciclu de încercări, cu valori limită stabilite pe baza ciclului menționat, va fi singura procedură de omologare valabilă.

Articolul 9

Capitolul 5 din Directiva 97/24/CE se modifică în conformitate cu textul din anexa la prezenta directivă.

Articolul 10

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până la 1 aprilie 2003. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

Articolul 11

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 12

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 19 iulie 2002.

Pentru Parlamentul European

Președintele

P. COX

Pentru Consiliu

Președintele

T. PEDERSEN

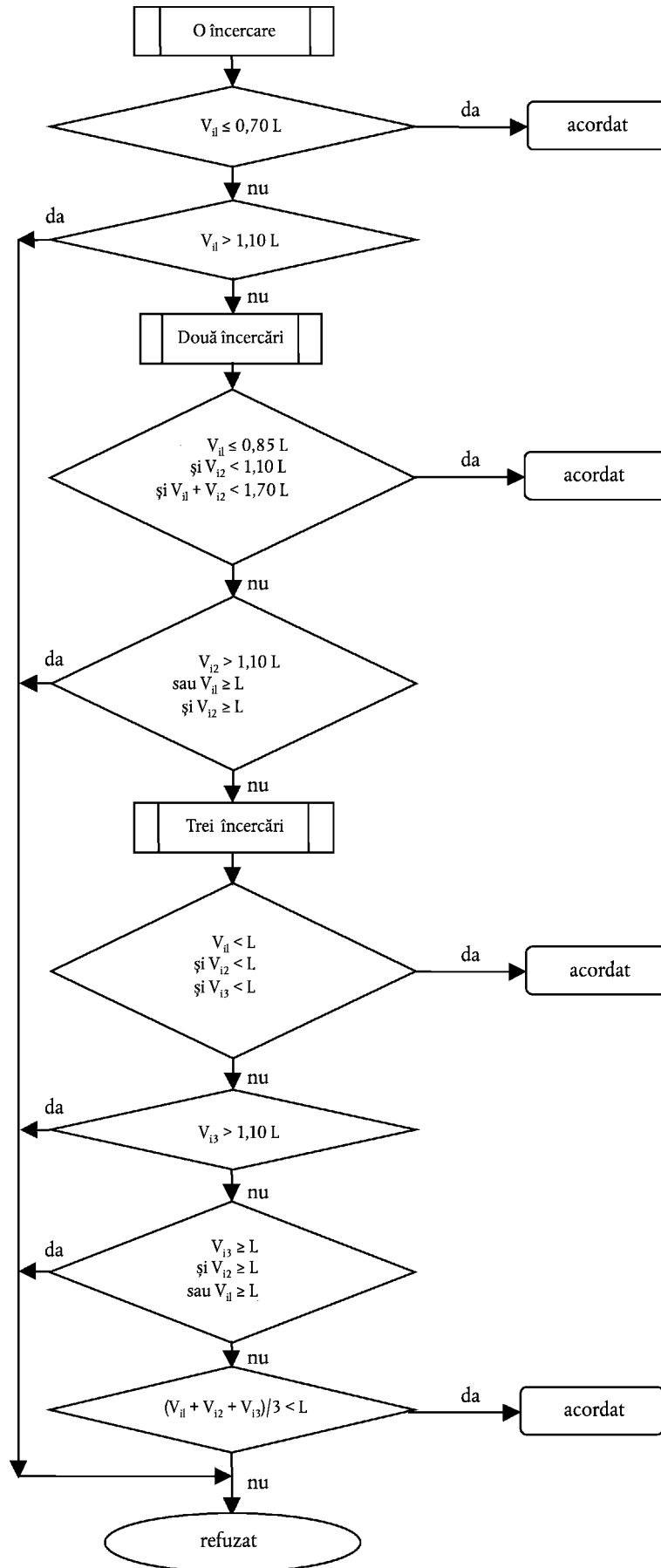
ANEXĂ

MODIFICĂRI LA CAPITOLUL 5 DIN DIRECTIVA 97/24/CE

1. Anexa II se modifică după cum urmează:
 - (a) punctul 1.4 se înlocuiește cu următorul text:
 - „1.4. «Poluanți în stare gazoasă» reprezintă emisiile de gaze de eșapament care conțin oxid de carbon, oxizi de azot exprimați în echivalent de bioxid de azot (NO₂) și hidrocarburi, de tipul:
 - C₁H_{1,85} pentru benzină;
 - C₁H_{1,86} pentru motorină.”
 - (b) se adaugă următoarele puncte:
 - „1.5. «Dispozitiv de deconectare» reprezintă un dispozitiv care măsoară, percepe și răspunde la parametrii de funcționare (de exemplu viteza vehiculului, viteza motorului, treapta de viteză utilizată, temperatura, presiunea de admisie sau orice alt parametru) pentru activarea, modularea, temporizarea sau dezactivarea comenzii oricărei componente sau funcționarea sistemului pentru controlul emisiilor, astfel încât să se reducă eficacitatea sistemului pentru controlul emisiilor în condițiile întâlnite în timpul utilizării normale a vehiculului, cu excepția cazului în care utilizarea acestui dispozitiv este inclusă substanțial în procedura de determinare a emisiilor pentru certificare.
 - 1.6. «Strategie irațională pentru controlul emisiilor» reprezintă orice strategie sau măsură care, la o conducere a vehiculului în condiții normale de utilizare, reduce eficiența sistemului pentru controlul emisiilor la un nivel inferior celui preconizat pentru procedura de determinare a emisiilor aplicabilă.”;
 - (c) punctul 2.2.1.1 se înlocuiește cu următorul text:
 - „2.2.1.1. **Testarea de tipul I** (verificarea valorii medii a emisiilor de la țeava de evacuare din spate într-o zonă urbană aglomerată).
 - 2.2.1.1.1. Testarea se realizează conform procedurii descrise în apendicele 1. Metodele utilizate pentru colectarea și analiza poluanților în stare gazoasă sunt cele stabilite.
 - 2.2.1.1.2. Figura 1.2.2 prezintă căile pentru testarea de tip I.
 - 2.2.1.1.3. Vehiculul este așezat pe un dinamometru de șasiu prevăzut cu mijloace pentru greutate și de simulare a inerției.
 - 2.2.1.1.4. În timpul încercării gazele de eșapament se diluează și se colectează o probă proporțională colectată în una sau mai multe pungi. Gazele de eșapament ale vehiculului încercat se diluează, se iau probe din ele și se analizează, urmând procedura descrisă în continuare și se măsoară volumul total al gazului de eșapament diluat.

Figura 1.2.2.

Schema încercării de tip I



2.2.1.1.5. În conformitate cu cerințele pentru 2.2.1.1.6, testarea trebuie să se repete de trei ori. Masele rezultate ale emisiilor gazoase obținute în fiecare încercare trebuie să fie mai mici decât limitele indicate în tabelul prezentat în continuare (rândul A pentru 2003 și rândul B pentru 2006):

	Clasa	Masa oxidului de carbon (CO)		Masa hidrocarburilor (HC)		Masa oxidilor de azot (NO _x)
		L ₁ (g/km)		L ₂ (g/km)		L ₃ (g/km)
Valorile limită pentru motocicletă (două roți) pentru omologare și conformitatea producției						
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 rece) (1)	2,0		0,8		0,15
	II (≥ 150 cm ³) (UDC + EUD rece) (2)	2,0		0,3		0,15
Valorile limită pentru triciclete și cvadriciclete pentru omologare și conformitatea producției (aprindere forțată)						
A (2003)	Toate	7,0		1,5		0,4
Valorile limită pentru triciclete și cvadriciclete pentru omologare și conformitatea producției (aprindere prin compresie)						
A (2003)	Toate	2,0		1,0		0,65

(1) Modificările tehnice necesare, referitoare la anexele 1 și 4 la anexa II la prezenta directivă se adoptă până la 1 octombrie 2002, în conformitate cu procedura Comitetului pentru adaptare la progresul tehnic din directivele privind eliminarea barierelor tehnice la comerțul din domeniul vehiculelor cu motor, în temeiul articolului 13 din Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 de apropiere a legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea autovehiculelor și a remorcilor acestora (JO L 42, 23.2.1970, p. 1).

(2) Ciclul de încercare: ECE R40 (cu emisiile măsurate pentru toate modurile - luarea probelor începe la T = 0).

(3) Ciclul de încercare: ECE R40 + EUDC (emisiile măsurate pentru toate modurile - luarea probelor începe la T = 0), la viteza maximă de 120 km/h.

- 2.2.1.1.5.1. Fără a aduce atingere cerințelor de la 2.2.1.1.5., pentru fiecare poluant sau combinație de poluanți, una din cele trei mase rezultate obținute poate să depășească, dar nu cu mai mult de 10 %, limita prescrisă, cu condiția ca media aritmetică a celor trei rezultate să fie inferioară limitei prescrise. Dacă limitele prescrise sunt depășite la mai mult de un poluant, faptul că acest lucru se produce în aceeași încercare sau în încercări diferite nu prezintă importanță.
- 2.2.1.1.5.2. La testarea pentru determinarea conformității cu valorile limită din rândul B pentru 2006 pentru motocicletele cu o viteză maximă admisă de 110km/h, viteza maximă pentru ciclul de conducere extra-urbană se limitează la 90 km/h.
- 2.2.1.1.6. Numărul de încercări prevăzute la 2.2.1.1.5 se reduce în condițiile specificate în continuare, unde V_1 este rezultatul primei încercări și V_2 rezultatul celei de a doua încercări pentru fiecare poluant.
- 2.2.1.1.6.1. Dacă rezultatele obținute pentru fiecare poluant este mai mic sau egal cu 0,70 L (adică $V_1 \leq 0,70$ L), se realizează doar o singură încercare.
- 2.2.1.1.6.2. Dacă cerința de la 2.2.1.1.6.1 nu este satisfăcută, se realizează doar două încercări, dacă pentru fiecare poluant sunt întrunite cerințele prezentate în continuare:
 $V_1 \leq 0,85$ L și $V_1 + V_2 \leq 1,70$ L și $V_2 \leq L$.”;
- (d) tabelul I și tabelul II de la punctul 2.2 se elimină;
- (e) punctul 2.2.1.2 se înlocuiește cu următorul text:
- „2.2.1.2. **Testarea de tipul II** (determinarea oxidului de carbon în regim de ralanti) și datele privind emisiile, necesare pentru controalele tehnice.
- 2.2.1.2.1. Cerința de acest tip este valabilă pentru toate vehiculele echipate cu un motor cu aprindere forțată pentru care este prevăzută o omologare CE de tip în conformitate cu prezenta directivă.
- 2.2.1.2.2. La o încercare în conformitate cu apendicele 2 (încercare de tipul II) la un regim de ralanti normal:
- se înregistrează conținutul de oxid de carbon în volum din gazele de eșapament emise,
 - trebuie să se înregistreze viteza motorului în timpul încercării, inclusiv orice toleranță.
- 2.2.1.2.3. La o încercare în regim de «ralanti accelerat» (adică $> 2\ 000\ \text{min}^{-1}$):
- se înregistrează conținutul de oxid de carbon, în volum, din gazele de eșapament emise,
 - trebuie să se înregistreze viteza motorului în timpul încercării, inclusiv orice toleranță.
- 2.2.1.2.4. Trebuie să se măsoare și să se înregistreze temperatura uleiului de mașină în timpul încercării.
- 2.2.1.2.5. Datele înregistrate se completează la punctele relevante ale documentului menționat în anexa VII la Directiva 92/61/CEE.”;
- (f) se adaugă următorul punct:
- „2.3. Se interzice utilizarea unui dispozitiv de deconectare și/sau a strategiei iraționale pentru controlul emisiilor.
- 2.3.1. Este posibilă instalarea unui mecanism, a unei funcții, a unui sistem sau a unei măsuri pentru controlul motorului instalat pe un vehicul, cu condiția ca:
- să fie activat(ă) doar pentru protecția, demararea la rece sau încălzirea motorului sau
 - să fie activat(ă) doar pentru securitatea funcționării vehiculului sau siguranța și strategiile modului degradat.
- 2.3.2. Este permisă utilizarea unui mecanism, a unei funcții, a unui sistem sau a unei măsuri pentru controlul motorului care conduce la utilizarea unei strategii diferite sau modificate de control a motorului față de cea utilizată în mod normal în timpul ciclurilor aplicabile de determinare a emisiilor, dacă pentru respectarea cerințelor de la punctul 2.3.3, se demonstrează pe deplin că măsura respectivă nu reduce eficiența sistemului pentru controlul emisiilor. În toate celelalte cazuri, aceste dispozitive sunt considerate dispozitive de deconectare.
- 2.3.3. Producătorul pune la dispoziție documentația care permite accesul la schema de bază a sistemului și a mijloacelor prin care acesta își controlează parametrii de ieșire, fie că acest control este direct, fie indirect.
- (a) Documentația oficială, care este furnizată serviciului tehnic în momentul prezentării cererii de omologare, include o descriere completă a sistemului. Documentația respectivă poate fi simplificată, cu condiția prezentării dovezii identificării tuturor datelor de ieșire permise de către o matrice obținută pe baza unei game de control a datelor intrate în fiecare unitate.

Documentația mai conține o justificare a utilizării oricărui (oricărei) mecanism, funcții, sistem sau măsuri pentru controlul motorului și include informații suplimentare și date rezultate din încercări care să demonstreze efectul oricăruia dintre aceste dispozitive montate pe vehicul asupra emisiilor de la eșapament. Informațiile respective se atașează la documentația solicitată conform anexei V.

- (b) Informații suplimentare care să indice parametrii care sunt modificați de oricare dintre mecanismul, funcția, sistemul sau măsura pentru controlul motorului și condițiile limită în care se aplică aceste măsuri. Informațiile suplimentare includ o descriere a logicii sistemului de control a alimentării, a strategiilor de distribuție a gazelor și a punctelor de comutare în timpul tuturor modurilor de conducere. Informațiile enumerate rămân strict secrete și se păstrează de către producător, dar se deschid pentru a fi cercetate în momentul omologării.”;
- (g) punctul 3.1.1 se înlocuiește cu următorul text:
- „3.1.1. Se ia un vehicul din serie și se supune încercării descrise la 2.2.1.1. Valorile limită pentru verificarea conformității producției sunt cele indicate în tabelul de la punctul 2.2.1.1.5”;
- (h) punctul 3.1.1 anterior se renumerează 3.1.2 și se modifică după cum urmează:
- cuvintele „tabelele I și II” se înlocuiesc cu „tabelul de la punctul 2.2.1.1.5”;
- cuvintele „tabelele menționate la 2.2.1.1.2” se înlocuiesc cu „tabelul de la punctul 2.2.1.1.5”;
- (i) punctul 3.1.3 din apendicele 1 se înlocuiește cu următorul text:
- „3.1.3. Etanșeitatea sistemului de admisie se poate verifica pentru a se asigura că o admisie accidentală de aer nu afectează carburajia.”;
- (j) punctul 5.3.1 din apendicele 1 se înlocuiește cu următorul text:
- „Înainte de colectării gazelor de eșapament, se efectuează două cicluri complete de condiționare.”;
- (k) punctul 6.1.3 din apendicele 1 se înlocuiește cu următorul text:
- „6.1.3. Înainte de inițierii primului ciclu de condiționare, se îndreaptă un curent de aer cu viteză variabilă pe motocicletă sau tricicleta cu motor. Se efectuează apoi două cicluri complete, în timpul cărora nu se colectează gaze. Sistemul de ventilare trebuie să conțină un mecanism controlat de viteza rolei de banc, astfel încât, în intervalul 10 km/h-50 km/h, viteza lineară a aerului la ieșirea din suflantă să fie egală cu viteza relativă a rolei, cu o aproximație de 10 %. Pentru viteze ale rolei mai mici de 10 km/h, viteza aerului poate să fie zero. Secțiunea terminală a suflantei trebuie să aibă următoarele caracteristici:
- (i) aria superficială, minimum 0,4 m²;
- (ii) muchia inferioară situată la 0,15 - 0,20 m deasupra pământului;
- (iii) distanța de la muchia frontală a motocicletei sau tricicletei între 0,3 și 0,45 m.”;
- (l) punctul 6.2.2 din apendicele 1 se înlocuiește cu următorul text:
- „6.2.2. Primul ciclu începe odată cu luarea probelor și începerea măsurării rotațiilor pompei.”;
- (m) punctul 7.2.1 din apendicele 1 se înlocuiește cu următorul text:
- „7.2.1. După două cicluri de condiționare (primul moment al primului ciclu), se realizează simultan operațiile specificate la 7.2.2-7.2.5.”;
- (n) punctul 7.4 din apendicele 1 se înlocuiește cu următorul text:
- „7.4. **Analiza**
- 7.4.1. Gazele de eșapament din pungă trebuie să fie analizate de îndată și, în orice caz, în cel târziu 20 de minute de la terminarea ciclului de încercare.
- 7.4.2. Înainte de analiza fiecărei probe, domeniul analizorului ce urmează să se utilizeze pentru fiecare poluant trebuie să se fixeze la zero cu un gaz potrivit de aducere la zero.
- 7.4.3. Apoi se trasează curbele de etalonare ale analizoarelor cu ajutorul gazelor de etalonare având concentrații nominale între 70 %-100 %.
- 7.4.4. Se verifică apoi pozițiile zero ale analizoarelor. Dacă diferențele dintre citiri sunt mai mari de 2 % din domeniul stabilit conform 7.4.2, se repetă procedura.
- 7.4.5. Se analizează probele.

- 7.4.6. După analiză, se verifică din nou punctele de zero și de etalonare cu aceleași gaze. Dacă la aceste verificări diferențele sunt mai mici de 2 % față de cele de la 7.4.3, se acceptă analiza.
- 7.4.7. La toate subpunctele de la prezentul punct, debitele și presiunile diferitelor gaze trebuie să fie egale cu cele utilizate în timpul etalonării analizoarelor.
- 7.4.8. Cifra acceptată pentru concentrația fiecărui poluant măsurat în gaze este cea citită după stabilizarea aparatului de măsură.”;

(o) punctul 2.2 din apendicele 2 se înlocuiește cu următorul text:

- „2.2. Măsurătorile la testarea de tip II, specificată la punctul 2.2.1.2 din anexa II, trebuie să se realizeze imediat după testarea de tip I, cu motorul în regim de ralanti normal și ralanti accelerat.”.

2. Anexa IV se înlocuiește cu următorul text:

„Anexa IV

SPECIFICAȚII PENTRU COMBUSTIBILUL DE REFERINȚĂ (BENZINĂ)

Combustibilul de referință este cel descris la punctul 1 din anexa IX la Directiva 70/220/CEE.

SPECIFICAȚII PENTRU COMBUSTIBILUL DE REFERINȚĂ (MOTORINĂ)

Combustibilul de referință este cel descris la punctul 2 din anexa IX la Directiva 70/220/CEE.”
