

32002L0051

L 252/20

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

20.9.2002

DIREKTIVA 2002/51/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 19. julija 2002****o znižanju ravni emisij onesnaževal iz dvo- in trikolesnih motornih vozil in spremembi Direktive 97/24/ES****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 95 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾, in zaradi skupnega besedila, ki ga je odobril Spravni odbor 1. maja 2002,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Peti akcijski program Evropske skupnosti o varstvu okolja, čigar splošni pristop so potrdili Svet v svoji Resoluciji Sveta in predstavniki vlad držav članic, ki so se sestali v okviru Sveta 1. februarja 1993 ⁽⁴⁾, predvideva dodatna prizadevanja za občutno znižanje sedanje ravni emisij onesnaževal iz motornih vozil.

(2) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 97/24/ES z dne 17. junija 1997 o določenih sestavnih delih in značilnostih dvo- in trikolesnih motornih vozil ⁽⁵⁾ je ena od posamičnih direktiv v homologacijskem postopku, ki ga določa Direktiva Sveta 92/61/EGS z dne 30. junija 1992 o homologaciji dvo- ali trikolesnih motornih vozil ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ UL C 337 E, 28.11.2000, str. 140 in UL C 240 E, 28.8.2001, str. 146.

⁽²⁾ UL C 123, 25.4.2001, str. 22.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 14. februarja 2001 (UL C 276 E, 1.10.2001, str. 135), Skupno stališče Sveta z dne 13. julija 2001 (UL C 301, 26.10.20012, str. 43) in Sklep Evropskega parlamenta z dne 12. decembra 2001. Sklep Evropskega parlamenta z dne 30. maja 2002 in Sklep Sveta z dne 11. junija 2002.

⁽⁴⁾ UL C 138, 17.5.1993, str. 1.

⁽⁵⁾ UL L 226, 18.8.1997, str. 1.

⁽⁶⁾ UL L 225, 10.8.1992, str. 72. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2000/7/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 106, 3.5.2000, str. 1).

(3) V skladu s členom 5 Direktive 97/24/ES se od Komisije zahteva, da Evropskemu parlamentu in Svetu v 24 mesecih po sprejetju direktive predloži predlog, pripravljen na podlagi raziskave in ocene stroškov ter koristi, ki bi izhajale iz uporabe strožjih mejnih vrednosti, za določitev nadaljnje faze, v kateri bodo oblikovani ukrepi za nadaljnjo poostreitev mejnih vrednosti za onesnaževala iz zadevnih vozil. Takšen ukrep je omejen na motorna kolesa, kajti nadaljnja faza, ki bo uvedla strožje mejne vrednosti za mopede, bo začela veljati 17. junija 2002 in je že predvidena v Direktivi 97/24/ES.

(4) Na podlagi ocene tehnične izvedljivosti in stroškovne učinkovitosti je bila določena samo ena vrsta novih omejitev, ki ustrezajo preskusu tipa I in veljajo od leta 2003 za vsa motorna kolesa ter ustrezajo 60 % znižanju ogljikovodikov in ogljikovega monoksida za štiritaktna motorna kolesa ter 70 % ogljikovodikov in 30 % ogljikovega monoksida za dvotaktna motorna kolesa. Nadaljnje znižanje dušikovih oksidov pri štiritaktnih motornih kolesih s predvidenimi tehnologijami se ocenjuje za neizvedljivo. Pri dvotaktnih motornih kolesih je uporaba sodobne tehnologije za direktno vbrizgavanje, ki ponuja najboljše možnosti za znižanje emisij ogljikovega monoksida in ogljikovodikov, neizogibno povezana z rahlim zvišanjem omejitve dušikovih oksidov glede na sedanjo mejno vrednost, s čimer bi se omejitev uskladila s štiritaktnimi motornimi kolesi. Na podlagi popisa emisij, ki potrjuje obroben delež motornih koles v celotni emisiji dušikovih oksidov v cestnem prometu, se to ocenjuje za sprejemljivo.

(5) Zaradi posebnih lastnosti in uporabe nekaterih kategorij vozil, imenovanih enduro, in trial motornih koles in ob upoštevanju njihovega zelo majhnega prispevka k splošni emisiji, ki je posledica majhnega števila takšnih vozil, prodanih v Evropi vsako leto, bi bilo treba dopustiti začasno odstopanje v zvezi z začetkom veljavnosti novih omejitev v letu 2003, s čimer se proizvajalcem omogoči uvedba ustrezne tehnologije.

(6) Šteje se, da sta nadzor in vzdrževanje bistvenega pomena pri zagotavljanju, da stopnja emisij novih vozil ne preseže sprejemljive stopnje pri vozilih v uporabi. V tem smislu in skladno z določbami za potniške avtomobile bi bilo treba zahteve za preskuse tipa II zlasti v zvezi z omejitvijo volumnskega odstotka ogljikovega monoksida na 4,5 % nadomestiti z zahtevami v zvezi z merjenjem in beleženjem potrebnih podatkov, namenjenih tehničnim pregledom.

- (7) Trikolesa in štirikolesa so opremljena bodisi z motorjem na prisilni vžig ali z motorjem na kompresijski vžig (dizelski motor); skladno z omejitvami emisije za potniške avtomobile se za vsako kategorijo zahteva ločena vrsta mejnih vrednosti. V tem pomenu bo treba v prihodnje nameniti pozornost emisiji trdnih onesnaževal.
- (8) Lastnosti referenčnih goriv, uporabljenih pri preskusu glede emisij, bi morale biti usklajene s tistimi, ki jih uporabljajo potniški avtomobili, in tako odražati spremembe lastnosti komercialnega goriva v skladu z zakonodajo Skupnosti o kakovosti motornega bencina in dizelskih goriv.
- (9) Državam članicam bi bilo treba dovoliti, da z davčnimi spodbudami pospešijo dajanje tistih vozil v promet, ki izpolnjujejo zahteve, sprejete na ravni Skupnosti, in spodbujajo ekološko bolj izpopolnjene tehnologije na podlagi obveznih vrednosti emisij; takšne spodbude bi morale izpolnjevati določene pogoje, katerih namen je preprečiti izkrivljanje razmer na notranjem trgu; ta direktiva ne vpliva na pravico držav članic, da vključijo emisije onesnaževal in drugih snovi v osnovo za izračun cestnin za dvo- in trikolesna vozila.
- (10) V skladu s Pogodbo države članice lahko med drugim ponudijo davčno ali finančno spodbudo za retroaktivno uskladitev starih dvo- ali trikolesnih motornih vozil, če le-ta s tem izpolnijo mejne vrednosti te direktive ali prejšnje različice Direktive 97/24/ES.
- (11) Uvesti bi bilo treba nov cikel homologacijskih preskusov, ki bo omogočil reprezentativnejšo oceno emisij med delovanjem v preskusnih pogojih, ki so bolj podobni pogojem, s katerimi se soočajo vozila v uporabi, in upoštevajo razliko med vzorci vožnje z majhnimi in velikimi motornimi kolesi. V teku je dodatno razvojno delo v podporo uvedbi novega cikla znanstveno utemeljenih preskusov.
- (12) Določiti je treba nadaljnjo fazo obvezne omejitve emisije, ki bo začela veljati leta 2006 in bo obsegala nadaljnje bistveno zmanjšanje mejnih vrednosti glede na tiste, določene za leto 2003.
- (13) Da bi zagotovili skladnost z mejnimi vrednostmi emisij, bi bilo treba po 1. januarju 2006 uvesti preskušanje skladnosti dvo- ali trikolesnih motornih vozil med delovanjem (preskusi med delovanjem). Po 1. januarju 2006 bi bilo treba uvesti posebne zahteve za pravilno delovanje naprav za uravnavanje emisij med običajno življenjsko dobo dvo- ali trikolesnih motornih vozil do 30 000 prevoženih kilometrov.
- (14) Zagotoviti bi bilo treba, da pogoji delovanja pri dvo- in trikolesnih motornih vozilih v uporabi ustrezajo nastavitvam pri ciklu preskusa in da se pri tem ne uporabljajo odklopne ali druge obvodne naprave.
- (15) Ker delež CO₂, ki gaproizvajajo dvo- in trikolesna motorna vozila, v celotni emisiji iz prometa neprestano narašča, bi bilo treba ugotoviti emisije CO₂ in/ali porabo goriva pri dvo- in trikolesnih motornih vozilih in jih vključiti v strategijo Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ v cestnem prometu.
- (16) Glede na svetovni trg motornih koles in podobne probleme glede kakovosti zraka po vsem svetu si je vredno prizadevati za uskladitev ciklov preskusov. Ugotovljeno je bilo, da si bo Komisija še naprej prizadevala za dokončno uskladitev ciklov preskusov z vsemi drugimi stranmi, ki so vpletene v druge trge, in da bo to naredila kakor hitro bo mogoče. Svetovni cikel preskusov motorjev glede emisij, ki ga sedaj v Ženevi pripravlja delovna skupina 29 Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo, predstavlja dobro podlago. Zdi se primerno, da se v drugi fazi v letu 2006 takšen vsesvetovni cikel preskusov uvede kot alternativni homologacijski postopek. Potem ko bo novi cikel preskusov splošno priznan, utegne postati zakonska podlaga za homologacijo za vse nadaljnje faze zmanjšanja.
- (17) Države članice ne morejo v zadostni meri izpolniti cilja predlaganega ukrepa, in sicer zmanjšati stopnje emisij onesnaževal iz dvo- in trikolesnih motorjev posamično, zato bi ga zaradi obsega in učinkov ukrepa lažje uresničili na ravni Skupnosti; le-ta lahko sprejema ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega meja nujnih ukrepov za uresničitev takšnega cilja.
- (18) Direktivo 97/24/ES je treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Cilj te direktive je zmanjšati stopnjo emisij onesnaževal iz dvo- in trikolesnih motornih vozil s poostrojitvijo mejnih vrednosti takšnih emisij.

Člen 2

1. Od 1. aprila 2003 nobena država članica ne sme zaradi razlogov v zvezi z ukrepi, ki jih je treba sprejeti proti onesnaževanju zraka:

(a) zavrniti podelitve ES-homologacije v skladu s členom 4(1) Direktive 92/61/EGS, ali

(b) prepovedati registracije, prodaje ali začetka uporabe vozil,

če ukrepi, ki jih je treba sprejeti proti onesnaževanju zraka, izpolnjujejo zahteve Direktive 97/24/ES.

2. Od 1. aprila 2003 morajo države članice zavriniti podelitev ES-homologacije v skladu s členom 4(1) Direktive 92/61/EGS za vse tipe vozil zaradi razlogov v zvezi z ukrepi, ki jih je treba sprejeti proti onesnaževanju zraka, če tip vozila ne izpolnjuje določb Direktive 97/24/ES.

Za preskus tipa I se uporabljajo mejne vrednosti, ki so prikazane v vrstici A tabele v poglavju 5, Priloga II, točka 2.2.1.1.5, k Direktivi 97/24/ES.

3. Od 1. julija 2004 države članice:

(a) štejejo za neveljavne potrdila o skladnosti, ki spremljajo nova vozila v skladu z Direktivo 92/61, in

(b) zavrnejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe novih vozil, ki jih ne spremljajo potrdila o skladnosti v skladu z Direktivo 92/61/EGS,

zaradi razlogov v zvezi z ukrepi, ki jih je treba sprejeti proti onesnaževanju zraka, če vozila ne izpolnjujejo določb Direktive 97/24/ES.

Za preskus tipa I za mopede se uporabljajo mejne vrednosti, ki so prikazane v drugi vrstici tabele v poglavju 5, Priloga I, točka 2.2.1.1.3, k Direktivi 97/24/ES.

Za preskus tipa I za motorna kolesa in trikolesa se uporabljajo mejne vrednosti, ki so prikazane v drugi vrstici tabele v poglavju 5, Priloga II, točka 2.2.1.1.5, k Direktivi 97/24/ES.

4. Za trial in enduro motorna kolesa z dvema kolesoma je v skladu z Direktivo 92/61/EGS datum, ki je določen v odstavku 2, 1. januar 2004 in datum v odstavku 3, 1. julij 2005.

Trial motorna kolesa so opredeljena kot vozila z naslednjimi lastnostmi:

(a) Največja višina sedeža: 700 mm;

(b) Najmanjša oddaljenost spodnjega roba od tal: 280 mm;

(c) Največja prostornina posode za gorivo: 41 l;

(d) Najmanjše skupno prestavno razmerje v najvišji prestavi (primarno prestavno razmerje \times prestavno razmerje menjalnika \times prestavno razmerje gonila koles) je 7,5.

Motorna kolesa enduro so opredeljena kot vozila z naslednjimi lastnostmi:

(a) Največja višina sedeža znaša 900 mm;

(b) Najmanjša oddaljenost spodnjega roba od tal znaša 310 mm;

(c) Najmanjše skupno prestavno razmerje v najvišji prestavi (primarno prestavno razmerje \times prestavno razmerje menjalnika \times prestavno razmerje gonila koles) je 6,0.

Člen 3

1. Od 1. januarja 2006 države članice zavrnejo podelitev ES-homologacije v skladu s členom 4(1) Direktive 92/61/EGS za nov tip vozila zaradi razlogov v zvezi z ukrepi, ki jih je treba sprejeti proti onesnaževanju zraka, če tip vozila ne izpolnjuje določb Direktive 97/24/ES.

Za preskus tipa I se uporabljajo mejne vrednosti, ki so prikazane v vrstici B tabele v poglavju 5, Priloga II, točka 2.2.1.1.5, k Direktivi 97/24/ES.

2. Od 1. januarja 2007 države članice:

(a) štejejo za neveljavna potrdila o skladnosti, ki spremljajo nova vozila v skladu z Direktivo 92/61/EGS, in

(b) zavrnejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe novih vozil, ki jih ne spremljajo potrdila o skladnosti v skladu z Direktivo 92/61/EGS,

zaradi razlogov v zvezi z ukrepi, ki jih je treba sprejeti proti onesnaževanju zraka, če vozila ne izpolnjujejo določb Direktive 97/24/ES.

Za preskus tipa I se uporabljajo mejne vrednosti, ki so prikazane v vrstici B tabele v poglavju 5, Priloga II, točka 2.2.1.1.5, k Direktivi 97/24/ES.

Za tipe vozil, pri katerih letni prodajni obseg v Evropski uniji ne presega 5 000 enot, velja datum 1. januar 2008.

Člen 4

1. Države članice lahko predvidijo davčne spodbude samo v zvezi z vozili, ki izpolnjujejo zahteve Direktive 97/24/ES. Takšne spodbude morajo izpolnjevati enega od naslednjih pogojev:

(a) veljajo za vsa nova vozila, ki so na voljo za prodajo na trgu države članice, ki vnaprej izpolnjujejo obvezne mejne vrednosti, določene v vrstici A tabele v poglavju 5, Priloga II, točka 2.2.1.1.5, k Direktivi 97/24/ES; njihova veljavnost preneha z začetkom obvezne uporabe mejnih vrednosti emisij, določenih v členu 2(3) za nova vozila; ali

(b) veljajo za vsa nova vozila, ki so na voljo za prodajo na trgu države članice, ki vnaprej izpolnjujejo obvezne mejne vrednosti, določene v vrstici B tabele v poglavju 5, Priloga II,

točka 2.2.1.1.5, k Direktivi 97/24/ES; njihova veljavnost preneha z datumom obvezne uporabe mejnih vrednosti emisij, določenih v členu 3(2) te direktive za nova vozila.

2. Za vse tipe vozil iz odstavka 1 morajo biti davčne spodbude nižje od zneska dodatnih stroškov za pridobitev in namestitev tehničnih rešitev na vozilo, s katerimi se zagotovi skladnost z vrednostmi, določenimi bodisi v vrstici A ali vrstici B tabele v poglavju 5, Priloga II, točka 2.2.1.1.5, k Direktivi 97/24/ES.

3. Komisijo je treba pravočasno obvestiti o načrtih za uvedbo ali spremembo davčnih spodbud iz odstavka 1, da lahko o tem poda svoje pripombe.

Člen 5

S homologacijo se potrdi tudi pravilno delovanje naprav za uravnavanje emisij med normalno uporabno življenjsko dobo dvo- ali trikolesnih motornih vozil po 1. januarju 2006 za vse nove tipe vozil in po 1. januarju 2007 za vse tipe vozil z manj kot 30 000 prevoženimi kilometri. V ta namen Komisija do 31. decembra 2002 predloži Evropskemu parlamentu in Svetu predlog, ki določa „normalno uporabno življenjsko dobo“ in uvaja dodatne določbe. V svoji analizi stroškov in koristi Komisija nameni posebno pozornost učinkom, ki jih imajo njeni predlogi na mala in srednje velika podjetja.

Člen 6

1. Od 1. januarja 2006 bo za homologacijo novih dvo- in trikolesnih motornih vozil in od 1. januarja 2007 za vse tipe vozil treba potrditi pravilno delovanje naprav za uravnavanje emisij med normalno uporabno življenjsko dobo vozila pri normalnih pogojih uporabe (skladnost primerno vzdrževanih in uporabljenih vozil v prometu).

2. V ta namen Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži predlog, ki opredeljuje „normalno uporabno življenjsko dobo“ in uvaja dodatne določbe. Če je to primerno, le-te med drugim obsegajo:

- merila za izvajanje pregledov,
- merila za izbor vozil, ki se bodo preskušala,
- merila za izvajanje preskusov,
- pravila za zmanjšanje možnih napak,
- merilo brezplačnosti za lastnika/imetnika vozila.

V svoji analizi stroškov in koristi Komisija nameni posebno pozornost učinkom, ki jih imajo njeni predlogi na mala in srednje velika podjetja.

Člen 7

1. Od 1. januarja 2006 države članice ne smejo več podeliti ES-homologacije in morajo zavrniti nacionalno homologacijo za dvo- in trikolesno vozilo, če njihovi emisija CO₂ in poraba goriva nista ugotovljeni v skladu z ustreznimi določbami.

2. Od 1. januarja 2007 države članice:

- štejejo za neveljavne potrdila o skladnosti, ki spremljajo nova dvokolesna motorna vozila z delovno prostornino motorja nad 150 cm³, v skladu z Direktivo 92/61/EGS, in
- zavrnejo registracijo, prodajo ali uporabo novih vozil, ki jih ne spremlja potrdilo o skladnosti, v skladu z Direktivo 92/61/EGS,

če njihovi emisija CO₂ in poraba goriva nista ugotovljeni v skladu z ustreznimi določbami.

Člen 8

1. Komisija mora obravnavati nadaljnjo poostreitev emisijskih standardov za vozila, ki sodijo v področje uporabe te direktive, in pri tem upoštevati:

- (a) tehnični razvoj na področju tehnologije za uravnavanje emisij in njeno tehnično in ekonomsko izvedljivost glede na njeno uporabo pri motornih kolesih in na različnih trgih, kjer se vozila tržijo;
- (b) napredek v pripravi reprezentativnejšega cikla preskusov za motorna kolesa, ki odpravlja trenutne omejitve sedanjih ciklov, kakor je zagon hladnega motorja in pogoji pri visoki dinamiki vožnje;
- (c) priložnost za uskladitev ciklov preskusa po vsem svetu;
- (d) medsebojno povezanost mejnih vrednosti med trenutnimi in novimi cikli preskusov;
- (e) nadaljnje delo v zvezi z emisijo delcev in vprašanje emisij delcev iz motorjev na kompresijski vžig in motorjev na prisilni vžig;
- (f) tekoče delo v zvezi s trajnostjo in skladnostjo med delovanjem;
- (g) nadaljnje delo v zvezi z zagonom hladnega motorja, vgrajenimi sistemi za diagnostiko na vozilu (OBD) in emisijami izhlapevanja;

- (h) tekoče delo v zvezi z nadomestnim katalizatorjem;
- (i) gospodarski vpliv na proizvodnjo v omejenih serijah in za manjše proizvajalce;

Komisija bo poleg tega razvila metodologijo merjenja emisij CO₂, ki so specifične za dvo- in trikolesna motorna vozila.

2. Komisija najpozneje do 31. decembra 2002 predstavi odboru za prilagajanje tehničnemu napredku predlog, ki določa, naj bi se pri novih homologacijah od 1. januarja 2004 uporabljala preskusna metoda za merjenje emisije delcev v skladu z rezultati študij, predvidenih v odstavku 1(e).

3. Komisija najpozneje do 31. decembra 2002 Evropskemu parlamentu in Svetu poda predlog, ki zajema:

- (a) obvezne mejne vrednosti emisij, ki se uporabljajo za preskuse tipa I za tricikle in kvadricikle v drugi obvezni fazi po letu 2006, in obvezne mejne vrednosti emisij za specifične emisije v skladu z rezultati študij, predvidenih v odstavku 1(e);
- (b) obveznost merjenja specifičnih emisij CO₂ pri homologaciji v skladu s členom 7. Komisija predloži tudi ustrezne predloge v zvezi z vključitvijo dvo- in trikolesnih motornih vozil v strategijo Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz prometa (sporazum o zmanjšanju povprečnih emisij CO₂, označevanju, davčnih spodbudah);
- (c) določbe v zvezi s trajnostjo, ki se uporabljajo od 1. januarja 2006, v skladu s členom 5;
- (d) zahteve za vključitev ugotavljanja skladnosti pri vozilih v prometu (preskus med delovanjem) v homologacijski postopek za dvo- in trikolesna motorna vozila, ki začne veljati 1. januarja 2006, v skladu s členom 6;
- (e) nov skupek mejnih vrednosti (faza III) za mopede, vključno z emisijami delcev, v skladu z rezultati iz študij, predvidenih v členu 1(e), ki naj se uporabljajo po letu 2006. Določbe o zahtevah v zvezi s trajnostjo in obveznost merjenja specifičnih emisij CO₂ pri homologaciji se bodo uporabljale tudi za mopede.

4. Komisija poda Evropskemu parlamentu in Svetu predloge o nadzoru in vzdrževanju, OBD in kontroli emisij izhlapevanja. Komisija mora zagotoviti, da se dajo v promet le nadomestni deli in spremenjeni deli izpušnega sistema, ki so skladni z Direktivo 97/24/ES in to direktivo. Podelitev homologacije mora biti mogoče preveriti in podatke na izdanih homologacijah hitro, učinkovito in transparentno priklicati in zaslediti v evropskem podatkovnem sistemu.

5. Kakor hitro je to mogoče in najpozneje po tehničnem razvoju po vsem svetu razširjenega cikla preskusov bo Komisija predložila predlog o njegovi vključitvi in vključitvi novega niza mejnih vrednosti, vključno z emisijami delcev pri motorjih na kompresijski vžig in dvotaktnih motorjih na prisilni vžig. Te mejne vrednosti je treba določiti v letu 2006 v povezavi z drugo obvezno fazo te direktive (vrstica B tabele v poglavju 5, Priloga II, točka 2.2.1.1.5, k Direktivi 97/24/ES), da bi tako zagotovili enako raven emisij. Cikel preskusov je treba uvesti hkrati z novimi mejnimi vrednostmi (vrstica C se vstavi v tabelo v poglavju 5, Priloga II, točka 2.2.1.1.5 k Direktivi 97/24/ES) kot nadomestni homologacijski postopek, ki ga proizvajalec lahko izbere za drugo obvezno fazo v letu 2006. Ko bo sprejet v drugih drugih delih sveta, bo novi cikel preskusov postal edini redni, po vsem svetu razširjeni homologacijski postopek. V nadaljnjih fazah zmanjšanja emisij izpušnih plinov po letu 2006 bo novi cikel preskusov z mejnimi vrednostmi, ki bodo temeljile na pričujočem ciklu, predstavljal edini veljavni homologacijski postopek.

Člen 9

Poglavje 5 Direktive 97/24/ES se spremeni v skladu z besedilom v Prilogi k tej direktivi.

Člen 10

Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 1. aprila 2003. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

Člen 11

Ta direktiva začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

Člen 12

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 19. julija 2002

Za Evropski parlament

Predsednik

P. COX

Za Svet

Predsednik

T. PEDERSEN

PRILOGA

SPREMEMBE POGLAVJA 5 DIREKTIVE 97/24/ES

1. Priloga II se spremeni:
 - (a) točka 1.4 se nadomesti z:

„1.4 ‚Plinasta onesnaževala‘ pomeni emisije izpušnih plinov ogljikovega monoksida, dušikovih oksidov, izraženih z ekvivalentom dušikovega dioksida (NO₂), in ogljikovodikov v naslednjih razmerjih:

 - C₁H_{1,85} za bencin;
 - C₁H_{1,86} za dizelsko gorivo.“
 - (b) dodajo se točke:

„1.5 ‚Odklopna naprava‘ pomeni vsak del, ki meri, zaznava ali se odziva na operativne spremenljivke (npr. hitrost vozila, vrtilno frekvenco motorja, uporabljeno prestavo, temperaturo, tlak v polnilnem zbiralniku ali kateri koli drug parameter) zaradi aktiviranja, prilagajanja, zakasnitve ali deaktiviranja delovanja katerega koli dela sistema ali funkcije sistema za uravnavanje emisij, ki zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij pod pogoji, pričakovanimi pri normalni uporabi vozila, razen če je uporaba takšne naprave pretežno vključena v veljavni preskusni postopek za homologacijo emisij.

1.6 ‚Iracionalna strategija za nadzor emisij‘ pomeni vsako strategijo ali ukrep, ki pri uporabi vozila pod normalnimi pogoji zmanjša učinkovitost sistema za uravnavanje emisij na raven, ki je nižja od ravni, pričakovane pri preskusnem postopku za kontrolo emisij.“;
 - (c) točka 2.2.1.1 se nadomesti z:

2.2.1.1 **Preskus tipa I** (preverjanje povprečne vrednosti emisij iz izpušne cevi v gosto naseljenih urbanih območjih).

2.2.1.1.1 Preskus poteka po postopku, opisanem v Dodatku 1. Načini za odvzem in analizo plinastih onesnaževal so tisti, ki so določeni.

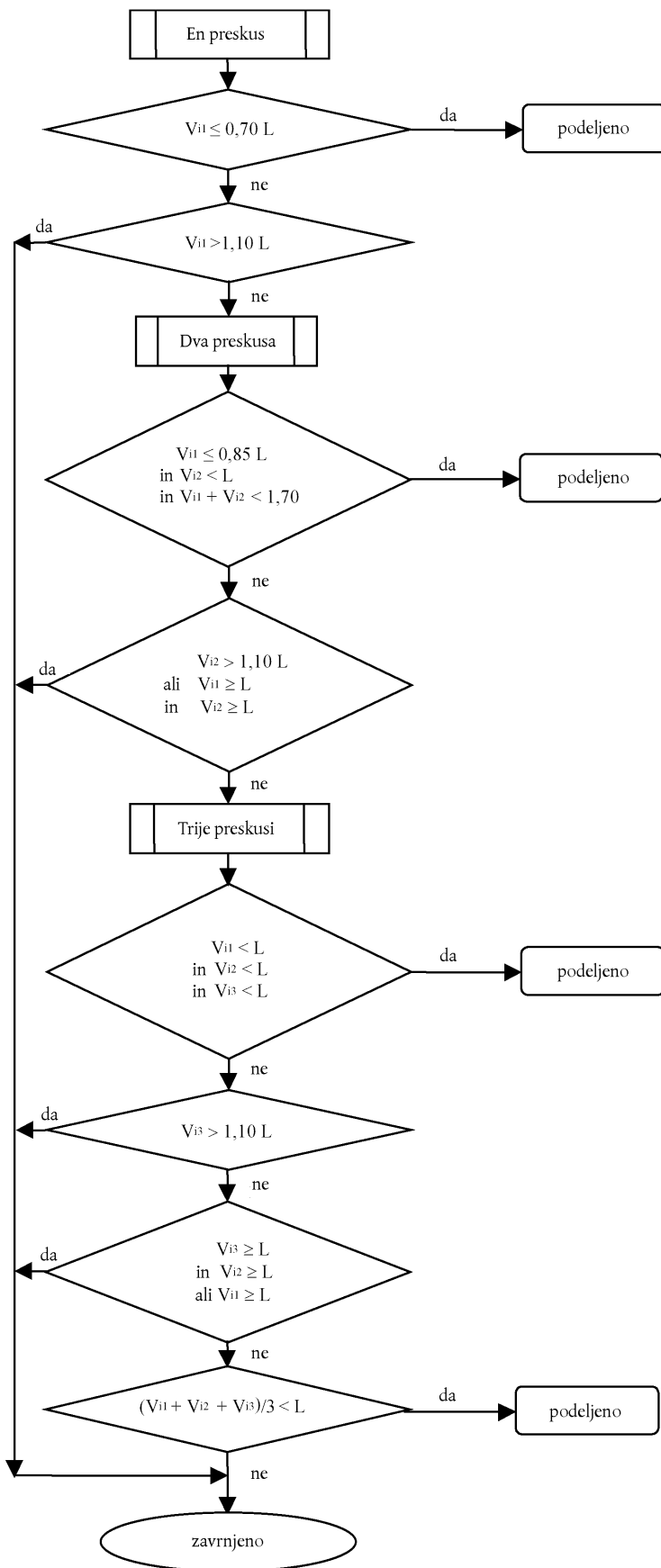
2.2.1.1.2 Slika 1.2.2 prikazuje delovni proces pri preskusu tipa I.

2.2.1.1.3 Vozilo se postavi na dinamometer z valji, ki je opremljen z napravami za simuliranje vztrajnosti in obremenitve.

2.2.1.1.4 Med preskusom se izpušni plini razredčijo in sorazmeren vzorec se shrani v eni ali več zbiralnih vrečah. Izpušni plini preskušane vozila se razredčijo v skladu s spodaj opisanim postopkom in izmeri se skupna prostornina razredčenih izpušnih plinov.

Slika I.2.2

Prikaz delovnega procesa za preskus tipa I



2.2.1.1.5

Ob upoštevanju zahtev za točko 2.2.1.1.6 se preskus ponovi trikrat. Mase delcev, dobljene kot rezultat plinastih emisij pri vsakem preskusu, morajo biti manjše od mejnih vrednosti v spodnji tabeli (vrstice A za leto 2003 in vrstice B za leto 2006):

	Razred	Masa ogljikovega monoksida (CO)			Masa ogljikovodikov (HC)			Masa dušikovih oksidov (NO _x)		
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Mejne vrednosti za motorna kolesa (dvokolesna) za homologacijo in skladnost proizvodnje										
A (2003)	I (< 150 cm ³)	5,5	1,2	0,3						
	II (≥ 150 cm ³)	5,5	1,0	0,3						
B (2006)	I (< 150 cm ³)	2,0	0,8	0,15						
	(UDC hladen) ⁽¹⁾									
	II (≥ 150 cm ³)	2,0	0,3	0,15						
	(UDC + EUDC hladen) ⁽²⁾									
Mejne vrednosti za trikotela in štirikotela za homologacijo in skladnost proizvodnje (prislilni vžig)										
A (2003)	Vsi	7,0	1,5	0,4						
Mejne vrednosti za trikotela in štirikotela za homologacijo in skladnost proizvodnje (kompresijski vžig)										
A (2003)	Vsi	2,0	1,0	0,65						

⁽¹⁾ Cikel preskusa: ECE R40 (z izmerjenimi emisijami pri vseh šestih načinih — vzorčenje se začne pri T = 0).

⁽²⁾ Cikel preskusa: ECE R40 + EUDC (z izmerjenimi emisijami pri vseh načinih — vzorčenje se začne pri T = 0) z najvišjo hitrostjo 120 km/h.

^(*) Nujne tehnične spremembe v zvezi z dodatkom 1 in poddodatkom 1 in 4 Priloge II, poglavje 5, k tej direktivi je treba sprejeti najpozneje do 1. oktobra 2002 v skladu s postopkom Odbora za prilagajanje tehničnemu napredku direktiv o odpravi tehničnih ovir pri trgovanju na področju motornih vozil, skladno s členom 13 Direktive Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklonih vozil (UL L 42, 23.2.1970, str. 1).

- 2.2.1.1.5.1 Ne glede na zahteve v točki 2.2.1.1.5 lahko za vsako onesnaževalo ali kombinacijo onesnaževal ena od treh dobljenih mas presega predpisane mejne vrednosti za največ 10 %, če je aritmetična sredina vseh treh rezultatov nižja od predpisane mejne vrednosti. Kadar več kot eno onesnaževalo presega predpisane mejne vrednosti, ni pomembno, ali se to dogaja pri istem ali pri različnih preskusih.
- 2.2.1.1.5.2 Pri preskusih skladnosti z mejnimi vrednostmi v vrsticah B za leto 2006 za motorna kolesa, katerih najvišja dovoljena hitrost znaša 110 km/h, je najvišja hitrost v izvenmestnem voznem ciklu omejena na 90 km/h.
- 2.2.1.1.6 Število preskusov, predpisano v 2.2.1.1.5, se zmanjša pri pogojih, ki so določeni v nadaljevanju, kjer je V_1 rezultat prvega preskusa, V_2 pa rezultat drugega preskusa za vsako onesnaževalo.
- 2.2.1.1.6.1 Če je dobljeni rezultat za vsako onesnaževalo manjši ali enak 0,70 L (tj. $V_1 \leq 0,70$ L), se opravi samo en preskus.
- 2.2.1.1.6.2 Če zahteva iz točke 2.2.1.1.6.1 ni izpolnjena, se opravi samo dva preskusa, če so izpolnjene naslednje zahteve za vsako onesnaževalo:
- $$V_1 \leq 0,85 \text{ L in } V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L in } V_2 \leq L.;$$
- (d) tabela I in tabela II v točki 2.2 se črtata;
- (e) točka 2.2.1.2 se nadomesti z:
- „2.2.1.2 **Preskus tipa II** (preskus emisije ogljikovega monoksida pri prostem teku motorja) in podatki o emisijah, potrebni za tehnični pregled.
- 2.2.1.2.1 Ta zahteva velja za vsa vozila z motorjem na prisilni vžig, ki želijo pridobiti ES-homologacijo skladno s to direktivo.
- 2.2.1.2.2 Pri preskusu skladno z Dodatkom 2 (preskus tipa II) pri normalnem prostem teku:
- se zapiše volumski delež ogljikovega monoksida v izpušnih plinih.
 - je treba zabeležiti vrtilno frekvenco motorja med preskusom, vključno z morebitnimi dopustnimi odstopanji.
- 2.2.1.2.3 Ko se preskuša v prostem teku s povišanimi vrtljaji (tj. $>2\ 000 \text{ min}^{-1}$):
- se zapiše volumski delež ogljikovega monoksida v izpušnih plinih.
 - je treba zabeležiti vrtilno frekvenco motorja med preskusom, vključno z morebitnimi dopustnimi odstopanji.
- 2.2.1.2.4 V času preskusa se meri in zabeleži temperatura olja v motorju.
- 2.2.1.2.5 Zabeleženi podatki se dopolnijo v ustreznih točkah dokumenta, navedenega v Prilogi VII k Direktivi 92/61/EGS.“;
- (f) doda se naslednja točka:
- „2.3 Uporaba odklopne naprave in/ali iracionalne strategije za nadzor emisij je prepovedana.
- 2.3.1 Naprava, funkcija, sistem ali ukrep za nadzor upravljanja motorja se lahko vgradi v vozilo, če:
- se aktivira zgolj zaradi zaščite motorja, hladnega zagona, ogrevanja ali
 - se aktivira zgolj zaradi varnega delovanja motorja ali strategije varnega in zasilnega pogona vozila.
- 2.3.2 Uporaba naprave, funkcije, sistema ali ukrepa za nadzor motorja, rezultat katere je strategija nadzora motorja, ki se razlikuje od strategije, ki se ponavadi uporablja pri opravljanju ciklusov preskusov emisij, se dovoli, če se z izpolnjevanjem zahtev iz točke 2.3.3 v celoti izkaže, da ti ukrepi ne zmanjšujejo učinkovitosti sistema za uravnavanje emisij. V vseh drugih primerih takšne naprave štejejo za odklopne naprave.
- ”

2.3.3 Proizvajalec mora zagotoviti dokumentacijo, ki omogoča dostop do osnovnega načrta sistema in sredstev za nadzor izhodnih spremenljivk ne glede na to, ali je takšen nadzor posreden ali neposreden.

- (a) Uradna dokumentacija, ki se predloži tehničnim službam hkrati z vlogo za homologacijo, vključuje podroben opis sistema. Dokumentacija se lahko predloži v obliki povzetka, če ta predstavlja dokaz, da so bili identificirani vsi izhodni podatki, ki jih dovoljuje matrika, pridobljena na območju nadzora vhodnih podatkov za posamezne enote.

Dokumentacija mora prav tako obsegati utemeljitev uporabe kakršne koli naprave, funkcije, sistema ali ukrepa za nadzor motorja ter dodatno gradivo in podatke o preskusu, s katerimi se dokaže učinek katere koli takšne naprave, vgrajene v vozilo, na emisije izpušnih plinov. Takšne informacije je treba priložiti k dokumentaciji, zahtevani v Prilogi V.

- (b) Dodatno gradivo, ki prikazuje parametre, spremenjene s kakršno koli napravo, funkcijo, sistemom ali ukrepom za nadzor upravljanja motorja, in mejne pogoje, v katerih takšni ukrepi delujejo. Dodatno gradivo mora obsegati opis logike nadzora sistema za uravnavanje goriva, strategije časovne razporeditve in stikalne točke med vsemi načini obratovanja. Podatki morajo ostati strogo zaupni. Hrani jih proizvajalec, ki jih da na voljo za pregled v času homologacije.“;

- (g) točka 3.1.1 se nadomesti z:

„3.1.1 Preskusi, opisani v točki 2.2.1.1, se opravijo na vozilu, izbranem iz serije. Mejne vrednosti za preverjanje skladnosti proizvodnje so vrednosti iz tabele v točki 2.2.1.1.5.“;

- (h) prejšnja točka 3.1.1 se preštevilči v 3.1.2 in spremeni:

— besede „iz tabel I in II“ se nadomestijo z „iz tabele v točki 2.2.1.1.5“;

— besede „v tabeli iz 2.2.1.2.2“ se nadomestijo z „v tabeli iz točke 2.2.1.1.5“;

- (i) točka 3.1.3 v Dodatku 1 se nadomesti z:

„3.1.3 Lahko se preveri tesnost sesalnega sistema za zagotovitev, da mešanje goriva z zrakom ni pod vplivom nenamerne sesanja zraka.“;

- (j) v točki 5.3.1 v Dodatku 1 se zadnji stavek glasi:

„Pred odvzemom izpušnih plinov se opravita dva celotna cikla predkondicioniranja.“;

- (k) točka 6.1.3 v Dodatku 1 se nadomesti z:

„6.1.3 Pred začetkom prvega cikla predkondicioniranja se na motorno kolo ali motorno trikolo usmeri curek zraka s spremenljivo hitrostjo. Sledita dva celotna cikla brez odvzema izpušnih plinov. Ventilacijski sistem mora vključevati mehanizem, ki ga nadzira hitrost valjev dinamometra, tako da je v področju obratovanja od 10 km/h do 50 km/h linearna hitrost zraka pri izstopu iz puhala enaka relativni hitrosti valjev v območju $\pm 10\%$. Pri hitrostih valjev, manjših od 10 km/h, je hitrost zraka lahko nična. Izstopna odprtina puhala mora imeti naslednje značilnosti:

(i) površina najmanj 0,4 m²;

(ii) spodnji rob oddaljen od tal med 0,15 in 0,20 m;

(iii) razdalja od prednjega dela motornega kolesa ali motornega trikolesa med 0,3 in 0,45 m.“;

- (l) točka 6.2.2 v Dodatku 1 se nadomesti z:

„6.2.2 Prvi cikel se začne hkrati z začetkom vzorčenja in merjenja števila vrtljajev črpalke.“;

- (m) točka 7.2.1 v Dodatku 1 se nadomesti z:

„7.2.1 Po dveh ciklih predkondicioniranja (prvi trenutek prvega cikla) potekajo operacije, ki so podrobno opisane v točkah 7.2.2 do 7.2.5, sočasno.“;

(n) točka 7.4 v Dodatku 1 se nadomesti z:

„7.4 **Analiza**

- 7.4.1 Izpušni plini v zbiralni vreči se analizirajo čimprej, v vsakem primeru pa najpozneje 20 minut po koncu preskusnega cikla.
- 7.4.2 Pred vsako analizo vzorca se merilno območje analizatorja, ki se uporablja za vsako onesnaževalo, s pomočjo ustreznega ničelnega plina nastavi v ničelno lego.
- 7.4.3 Analizatorji se nato nastavijo na kalibracijske krivulje s kalibrirnimi plini z nazivno koncentracijo med 70 in 100 % obsega skale.
- 7.4.4 Nato se ponovno preverijo ničelne nastavitve analizatorjev. Če odčitana vrednost za več kot 2 % obsega skale odstopa od nastavitve, določene po postopku iz točke 7.4.2, se postopek ponovi.
- 7.4.5 Nato se vzorci analizirajo.
- 7.4.6 Po analizi se ob uporabi istih plinov preverijo ničelna nastavitve in vrednosti nastavitve. Če te vrednosti ne odstopajo za več kot 2 % od tistih, dobljenih po točki 7.4.3, se šteje, da je analiza sprejemljiva.
- 7.4.7 V vseh fazah, opisanih v tej točki, morajo biti količine in tlaki pretoka različnih plinov enaki tistim, ki so bili uporabljeni pri kalibraciji analizatorjev.
- 7.4.8 Veljavna vrednost za koncentracijo vsakega izmed onesnaževal, izmerjenega v plinih, je vrednost, odčitana na merilni napravi po stabilizaciji.“

(o) točka 2.2 v Dodatku 1 se nadomesti z:

- „2.2 Preskus tipa II, določen v točki 2.2.1.2 Priloge II, se izmeri neposredno po preskusu tipa I na motorju pri normalni in povišani vrtilni frekvenci prostega teka.“

2. Priloga IV se nadomesti z:

„PRILOGA IV

SPECIFIKACIJE REFERENČNIH GORIV (BENCIN)

Uporabljeno referenčno gorivo je tisto, ki je opisano v Oddelku 1 PRILOGE IX k Direktivi 70/220/EGS.

SPECIFIKACIJE REFERENČNIH GORIV (DIZELSKO GORIVO)

Uporabljeno referenčno gorivo je tisto, ki je opisano v Oddelku 2 PRILOGE IX k Direktivi 70/220/EGS.“
