

32001L0100

18.1.2002

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 16/32

DYREKTYWA 2001/100/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 7 grudnia 2001 r.****zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 70/220/EWG ⁽⁴⁾ jest jedną z oddzielnych dyrektyw odnoszących się do procedury homologacji typu, przewidzianej w dyrektywie Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽⁵⁾.
- (2) Dyrektywa 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do środków mających zapobiegać zanieczyszczaniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG ⁽⁶⁾ wprowadziła szczegółowe ograniczenia emisji tlenku węgla i węglowodorów, w połączeniu z nowym testem do mierzenia tych emisji w niskich temperaturach w celu przystosowania działania systemu kontroli emisji spalin pojazdów kategorii M₁ i kategorii N₁, klasa I, z silnikami z zapłonem iskrowym, do warunków otoczenia doświadczanych w praktyce.
- (3) Komisja ustaliła właściwe poziomy emisji w niskich temperaturach dla pojazdów kategorii N₁ klasy II i III, z silnikami o zapłonie iskrowym; właściwym jest obecnie włączenie

w zakres testów w niskich temperaturach pojazdów kategorii M₁ z silnikami o zapłonie iskrowym przeznaczonych do przewożenia więcej niż sześciu osób, o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2 500 kg, które poprzednio były wyłączone.

- (4) Właściwym jest wyłączenie pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym, zasilanych wyłącznie paliwem gazowym (LPG lub NG) z testów w niskiej temperaturze, w związku z ich charakterystyką emisji spalin; pojazdy wyposażone w dodatkowy system benzynowy, używany w sytuacjach awaryjnych lub tylko przy uruchamianiu i gdy objętość baku na benzynę nie przekracza 15 litrów, powinny być uważane za pojazdy, które zasilane są wyłącznie paliwem gazowym.
- (5) Właściwym jest skoordynowanie testu emisji spalin w niskich temperaturach z testem emisji w normalnych temperaturach otoczenia; dlatego test w niskiej temperaturze stosuje się tylko do pojazdów kategorii M i N o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3 500 kg.
- (6) Dyrektywa 70/220/EWG powinna zostać odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Załączniki I i VII do dyrektywy 70/220/EWG zostają zmienione zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w ciągu dziewięciu miesięcy od jej wejścia w życie i niezwłocznie informują o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w obszarze objętym niniejszą dyrektywą.

⁽¹⁾ Dz.U. C 365 E z 19.12.2000, str. 268.⁽²⁾ Dz.U. C 139 z 11.5.2001, str. 1.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 15 maja 2001 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 16 października 2001 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 listopada 2001 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2001/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 35 z 6.2.2001, str. 34).⁽⁵⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2000/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 203 z 10.8.2000, str. 9).⁽⁶⁾ Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie trzeciego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 7 grudnia 2001 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

N. FONTAINE

Przewodniczący

W imieniu Rady

I. DURANT

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

ZMIANY DO ZAŁĄCZNIKA I DO DYREKTYWY 70/220/EWG

1. Tabela I.5.2. typ VI otrzymuje brzmienie:

Test homologacyjny	Pojazdy kategorii M i N z silnikiem z zapłonem iskrowym	Pojazdy kategorii M ₁ i N ₁ z silnikiem z zapłonem samoczynnym
„Typ VI	Tak (dopuszczalna masa całkowita ≤ 3,5 t)	—

2. Podpunkt 5.3.5 otrzymuje brzmienie:

Skreśla się odnośnik do przypisu 1 i sam przypis 1.

3. Podpunkt 5.3.5.1 otrzymuje brzmienie:

„5.3.5.1. Test ten powinien być prowadzony na wszystkich pojazdach kategorii M₁ i N₁, wyposażonych w silnik z zapłonem iskrowym, z wyjątkiem pojazdów, które zasilane są wyłącznie paliwem gazowym (LPG lub NG). Pojazdy, które mogą być zasilane zarówno paliwem benzynowym jak i gazowym są uważane za pojazdy zasilane wyłącznie paliwem gazowym do celów testu typu VI, ale tylko w przypadku gdy system benzynowy używany jest w sytuacjach awaryjnych lub przy uruchamianiu, a objętość baku na benzynę nie przekracza 15 litrów.

Pojazdy, które mogą być zasilane paliwem benzynowym i LPG lub NG, są testowane za pomocą testu typu VI tylko na benzynę.

Niniejszy podpunkt stosuje się do nowych typów pojazdów kategorii M₁ i kategorii N₁, klasy I, z wyjątkiem pojazdów przeznaczonych do przewozu więcej niż sześciu osób, o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2500 kg ⁽¹⁾.

Od 1 stycznia 2003 r. niniejszy podpunkt stosuje się do nowych typów pojazdów kategorii N₁ klas II i III, nowych typów kategorii M₁ przeznaczonych do przewozu więcej niż sześciu osób i pojazdów nowych typów kategorii M₁, z dopuszczalną masą całkowitą powyżej 2500 kg, lecz nieprzekraczającą 3500 kg.

⁽¹⁾ Niniejszy podpunkt stosuje się do nowych typów od 1 stycznia 2002 r.”

4. W ppkt 5.3.5.2 tabela otrzymuje brzmienie:

Test w temperaturze 266 K (-7°C)			
Kategoria	Klasa	Masa tlenku węgla (CO) L ₁ (g/km)	Masa węglowodorów (HC) L ₂ (g/km)
„M ₁ ⁽¹⁾	—	15	1,8
N ₁	I	15	1,8
N ₁ ⁽²⁾	II	24	2,7
	III	30	3,2

⁽¹⁾ Z wyjątkiem pojazdów przeznaczonych do przewozu powyżej sześciu osób i pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2500 kg.

⁽²⁾ Oraz pojazdy kategorii M₁, wskazane w uwadze 1.”

ZMIANY DO ZAŁĄCZNIKA VII DO DYREKTYWY 70/220/EWG

5. W pkt 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejszy Załącznik stosuje się wyłącznie do pojazdów z silnikiem z zapłonem iskrowym, w rozumieniu załącznika I ppkt 5.3.5.”

6. W ppkt 2.1.1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„2.1.1. Niniejszy rozdział dotyczy wyposażenia wymaganego przy teście emisji spalin w niskiej temperaturze otoczenia w odniesieniu do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym, w rozumieniu załącznika I ppkt 5.3.5.”

7. W ppkt 4.3.3 skreśla się odnośnik do przypisu 1 i sam przypis.