

DYREKTYWA KOMISJI 2006/72/WE**z dnia 18 sierpnia 2006 r.****zmieniająca, w celu dostosowania do postępu technicznego, dyrektywę 97/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającą dyrektywę Rady 92/61/EWG ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 17,uwzględniając dyrektywę 97/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych ⁽²⁾, w szczególności jej art. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 97/24/WE jest szczególną dyrektywą na potrzeby procedury homologacji typu, ustanowionej dyrektywą 2002/24/WE.
- (2) Dyrektywa 2002/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 lipca 2002 r. w sprawie zmniejszenia poziomu emisji substancji zanieczyszczających środowisko z silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych oraz zmieniająca dyrektywę 97/24/WE ⁽³⁾ wprowadziła nowe dopuszczalne wielkości emisji dotyczące motocykli dwukołowych, stosowane w dwóch etapach.
- (3) Światowe przepisy techniczne (GTR) nr 2 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (UN/ECE) „Procedury pomiarowe dla dwukołowych motocykli wyposażonych w silniki o zapłonie iskrowym lub samoczynnym w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń gazowych, emisji CO₂ i zużycia paliwa” zostały przyjęte z uwagi na powstanie globalnego rynku motocykli. Ich celem jest harmonizacja w skali światowej procedur pomiaru emisji wykorzystywanych w homologacji typu motocykli. Ponadto są one dostosowane do najnowszych zmian w ramach postępu technicznego i uwzględniają szczególne cechy motocykli.

- (4) Zgodnie z art. 8 ust. 5 dyrektywy 2002/51/WE należy wprowadzić procedurę testową zgodną z GTR nr 2 wraz z nowym zestawem wartości dopuszczalnych. Procedura testowa powinna być wprowadzona jako alternatywna procedura homologacji typu do wyboru producenta w drugim obowiązkowym etapie przewidzianym w dyrektywie 2002/51/WE. Nowe wartości dopuszczalne powinny być ustalone w korelacji z drugim obowiązkowym etapem przewidzianym w dyrektywie 2002/51/WE. Rygorystyczność wymogów dotyczących emisji z motocykli nie ulegnie zatem obniżeniu.
- (5) W związku z tym dyrektywa 97/24/WE powinna zostać odpowiednio zmieniona.
- (6) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego, ustanowionego dyrektywą Rady 70/156/EWG ⁽⁴⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W załączniku II do rozdziału 5 dyrektywy 97/24/WE wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują przed dniem 1 lipca 2007 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji teksty tych przepisów wraz z tabelą korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Państwa członkowskie stosują wymienione przepisy od dnia 1 lipca 2007 r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odesłania określone są przez państwa członkowskie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 124 z 9.5.2002, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2005/30/WE (Dz.U. L 106 z 27.4.2005, str. 17).

⁽²⁾ Dz.U. L 226 z 18.8.1997, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2006/27/WE (Dz.U. L 66 z 8.3.2006, str. 7).

⁽³⁾ Dz.U. L 252 z 20.9.2002, str. 20.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 161 z 14.6.2006, str. 12).

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 18 sierpnia 2006 r.

W imieniu Komisji
Günter VERHEUGEN
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku II do rozdziału 5 dyrektywy 97/24/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w ppkt 2.2.1.1 dodaje się akapit w następującym brzmieniu:

„Jako alternatywę procedury testowej, o której mowa powyżej, w odniesieniu do motocykli można według uznania producenta stosować procedurę testową określoną w światowych przepisach technicznych (GTR) nr 2 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (UN/ECE) (*). W wypadku zastosowania procedury określonej w GTR nr 2 pojazd musi spełniać wartości dopuszczalne określone w wierszu C tabeli w ppkt 2.2.1.1.5 oraz wszystkie inne postanowienia niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem ppkt 2.2.1.1.1–2.2.1.1.4 niniejszego załącznika.

(*) UN/ECE Global Technical Regulation nr 2 »Measurement procedure for two wheeled motorcycles equipped with a positive or compression ignition engine with regard to the emissions of gaseous pollutants, CO₂ emissions and fuel consumption« [Światowe przepisy techniczne (GTR) nr 2 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (UN/ECE) »Procedury pomiarowe dla dwukołowych motocykli wyposażonych w silniki o zapłonie iskrowym lub samoczynnym w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń gazowych, emisji CO₂ i zużycia paliwa«] (ECE/TRANS/180/Add2 z dnia 30 sierpnia 2005 r.);

2) w tabeli w ppkt 2.2.1.1.5, pod nagłówkiem „Wartości dopuszczalne dla motocykli (dwukołowych) dla homologacji typu i zgodności produkcji”, poniżej wiersza B dodaje się wiersz C w następującym brzmieniu:

„C (2006 – GTR nr 2 UN/ECE)	$v_{\max} < 130 \text{ km/h}$	2,62	0,75	0,17
	$v_{\max} \geq 130 \text{ km/h}$	2,62	0,33	0,22”.