KOMMISSIONENS DIREKTIV 2003/26/EG

av den 3 april 2003

om anpassning till den tekniska utvecklingen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG i fråga om hastighetsbegränsande anordningar och avgasutsläpp från nyttofordon

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen [1], särskilt artikel 8 i detta, och

av följande skäl:

(1) Direktiv 2000/30/EG rör den rättsliga ram för vägkontroller av nyttofordon, oavsett om de fraktar passagerare eller gods. Direktivet innehåller krav på att medlemsstaterna skall komplettera de årliga trafiksäkerhetsprovningarna med oanmälda vägkontroller av en representativ del av nyttofordonen varje år.

(2) Området trafiksäkerhet omfattas av rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet [2], senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/11/EG [3], som omfattar reguljära trafiksäkerhetsprovningar, samt av direktiv 2000/30/EG, som gäller vägkontroller av trafiksäkerheten hos tunga nyttofordon. I bägge direktiven förekommer samma kommitté och förfarande för tekniska anpassningar.

(3) Direktiv 96/96/EG har ändrats genom införande av skärpta utsläppsgränser för vissa kategorier av motorfordon och funktionsprovning av hastighetsbegränsande anordningar på tunga nyttofordon. Direktiv 2000/30/EG bör anpassas för att överensstämma med det direktivet genom att nya tekniska bestämmelser införs om att omborddiagnossystem och hastighetsbegränsande anordningar skall omfattas av vägkontrollerna. För att överensstämma med direktiv 96/96/EG, måste det införas nya tekniska bestämmelser i direktiv 2000/30/EG, vilket skall ske genom att omborddiagnossystem och hastighetsbegränsande anordningar skall omfattas av vägkontrollerna. Direktiv 2000/30/EG bör också uppdateras (tillsammans med direktiv 96/96/EG) så att det innehåller reviderade utsläppsgränsvärdena för vissa kategorier av motorfordon.

(4) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från den kommitté för anpassning till den tekniska utvecklingen som inrättats genom artikel 8 i direktiv 96/96/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagorna I och II till direktiv 2000/30/EG ändras enligt bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 januari 2004. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 3 april 2003.

På kommissionens vägnar

Loyola DE PALACIO

Vice ordförande

---

[1] EGT L 203, 10.8.2000, s. 1.
[2] EGT L 46, 17.2.1997, s. 1.
[3] EGT L 48, 17.2.2001, s. 20.

BILAGA

Bilagorna I och II till direktiv 2000/30/EG ändras på följande sätt:

1. I bilaga I skall punkt 10 k ersättas med följande:

"k) hastighetsbegränsande anordning (installation och funktion)".

2. Bilaga II skall ändras enligt följande:

— Punkt 2 skall ersättas med följande:

"2. **Särskilda villkor beträffande avgasutsläpp**

2.1. *Motorfordon med motorer med styrd tändning (bensinmotorer)*

a) Om avgasutsläppen inte kontrolleras genom ett avancerat system för avgasrening, som trevägskatalysator med lambdasond:

1. Okulärbesiktning av avgassystemet för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.
2. Okulärbesiktning av eventuellt fabriksmonterat avgaskontrollsystem för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.

Efter rimlig uppvärmningstid (med beaktande av tillverkarens rekommendationer) mäts halten koloxid (CO) i avgaserna (utan belastning).

Högsta tillåtna CO-halt är den som anges av tillverkaren. Om ett sådant värde inte finns att tillgå, eller om de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna beslutar att inte använda det som referensvärde, får CO-halten inte överstiga följande värden:

i) För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången mellan det datum från och med vilket medlemsstaterna har krävt att fordon skall uppfylla kraven i rådets direktiv 70/220/EEG (*) och den 1 oktober 1986: koloxid – 4,5 volymprocent.

ii) För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter den 1 oktober 1986: koloxid – 3,5 volymprocent.

b) Om avgasutsläppen kontrolleras genom ett avancerat system för avgasrening, som trevägskatalysator med lambdasond:

1. Okulärbesiktning av avgassystemet för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.
2. Okulärbesiktning av eventuellt fabriksmonterat avgaskontrollsystem för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.
3. Bestämning av effektiviteten hos fordonets system för avgasrening genom mätning av avgasernas lambdavärde och koloxidhalt enligt punkt 4 eller med de förfaranden som föreslås av tillverkaren och som godkänts i samband med typgodkännandet. Vid varje prov värms motorn först upp enligt tillverkarens rekommendationer.
4. Utsläpp från avgasröret – gränsvärden.

Högsta tillåtna CO-halt är den som anges av tillverkaren. Om ett sådant värde inte finns att tillgå, får CO-halten inte överstiga följande värden:

i) Mätning vid tomgångskörning:

Högsta tillåtna CO-halt är 0,5 volymprocent och för fordon som typgodkänts enligt gränsvärdena i rad A eller rad B i tabellen i punkt 5.3.1.4. i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG (**), eller genom senare ändringar, är högsta tillåtna CO-halt 0,3 volymprocent. Om direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG, inte kan tillämpas, gäller ovanstående för fordon som registrerats eller för första gången tagits i bruk efter den 1 juli 2002.

ii) Mätning vid högt tomgångsvarvtal, (utan belastning) motorvarvtal minst 2000 v/min:

Högsta tillåtna CO-halt är 0,3 volymprocent och för fordon som typgodkänts enligt gränsvärdena i rad A eller rad B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG, eller senare ändringar, är högsta tillåtna CO-halt 0,2 volymprocent. Om direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG, inte kan tillämpas, gäller ovanstående för fordon som registrerats eller för första gången tagits i bruk efter den 1 juli 2002.

Lambda: 1 ± 0,03 eller enligt tillverkarens specifikationer.

iii) I stället för att genom proverna under punkt i) kontrollera om utsläppssystemet fungerar på motorfordon som är utrustade med omborddiagnossystem (OBD-system) i enlighet med direktiv 70/220/EEG (ändrat genom direktiv 98/69/EG och senare ändringar) får medlemsstaterna göra detta genom att på lämpligt sätt läsa av OBD-anordningen och samtidigt kontrollera att OBD-systemet fungerar.

2.2. *Motorfordon med motorer med kompressionständning (dieselmotorer)*

a) Avgasernas opacitet skall mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximivarvtal) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt.

b) Konditionering av fordon

1. Provningar får utföras på fordon utan konditionering. Av säkerhetsskäl är det dock lämpligt att kontrollera att motorn är varm och i tillfredsställande mekaniskt skick.

2. Med undantag av vad som avses i d 5 nedan godkänns samtliga fordon som har konditionerats enligt följande bestämmelser.

i) Motorn skall ha uppnått arbetstemperatur, vilket t.ex. innebär att temperaturen på motoroljan som mäts med en oljemätsticka skall vara minst 80 °C eller motsvara normal arbetstemperatur om den är lägre, eller att motorblocktemperaturen, mätt som nivå på den infraröda strålningen, skall vara minst lika hög. Om denna mätmetod är opraktisk på grund av fordonets konstruktion skall motorns normala arbetstemperatur uppnås på annat sätt, t.ex. genom att kylfläkten går igång.

ii) Avgassystemet skall rensas genom minst tre fria accelerationscykler eller motsvarande metod.

c) Provningsförfarande

1. Okulärbesiktning av eventuellt fabriksmonterat avgaskontrollsystem för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.

2. Motorn och eventuellt turboaggregat skall gå på tomgång innan varje fri accelerationscykel påbörjas. För tunga dieseldrivna fordon innebär detta minst 10 sekunder efter det att gaspedalen släppts upp.

3. För att igångsätta varje fri accelerationscykel skall gaspedalen snabbt (dvs. på mindre än en sekund) och i en rörelse, men inte häftigt, tryckas i botten för att uppnå maximal insprutning från insprutningspumpen.

4. Under varje fri accelerationscykel och innan gaspedalen släpps upp skall motorn komma upp i maximivarvtal eller, när det gäller automatväxlade fordon, det varvtal som anges av tillverkaren eller, om dessa uppgifter inte finns att tillgå, ⅔ av maximivarvtalet. Detta kan kontrolleras t.ex. med hjälp av motorvarvet eller genom att man låter tillräckligt lång tid förflyta mellan den första tryckningen på gaspedalen och det ögonblick den släpps upp, vilket för fordon i kategorierna 1 och 2 i bilaga I bör vara minst 2 sekunder.

d) Gränsvärden

1. Koncentrationsnivån får inte överstiga den nivå som angivits på installationsplattan i enlighet med rådets direktiv 72/306/EEG (***).

2. Om ett sådant värde inte finns att tillgå, eller om de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna beslutar att inte använda det som referensvärde, får koncentrationsnivån inte överstiga den nivå som tillverkaren angivit eller gränsvärdena för absorptionskoefficienten som är följande:

Högsta absorptionskoefficient gäller enligt följande:

— Insugningsdieselmotorer = 2,5 m^{-1}.

— Turboladdade dieselmotorer = 3,0 m^{-1}.

— Ett gränsvärde på 1,5 m^{-1} gäller för följande fordon som typgodkänts i enlighet med gränsvärdena i

a) rad B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG – (lätta dieselfordon – Euro 4),

b) rad B1 i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG – (tunga dieselfordon – Euro 4),

c) rad B2 i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG – (tunga dieselfordon – Euro 5),

d) rad C i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG – (tunga fordon – EEV)

eller gränsvärden i senare ändringar av direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG, eller gränsvärden i senare ändringar av direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG, eller motsvarande värden om utrustningen är av annan typ än den som användes vid EG-typgodkännandet.

Om punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG, eller punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG inte kan tillämpas, gäller ovanstående för fordon som registrerats eller för första gången tagits i bruk efter den 1 juli 2008.

3. Fordon som registrerades eller togs i bruk för första gången före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav.
4. Fordon får endast underkännas om det aritmetiska medelvärdet från minst tre av de senast genomförda accelerationscyklerna överskrider gränsvärdet. Medelvärdet kan räknas fram genom att man bortser från de mätningar som i hög grad avviker från medelvärdet eller resultatet av någon annan statistisk beräkning som tar hänsyn till spridningen hos mätningarna. Medlemsstaterna får begränsa antalet provningscykler.
5. För att undvika onödiga provningar får medlemsstaterna, genom undantag från bestämmelserna i punkt 2.2 d 4, underkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln (eller motsvarande) som avses i punkt 2.2 b–ii ligger mycket högre än gränsvärdet. Likaså för att undvika onödiga provningar får medlemsstaterna, genom undantag från bestämmelserna i punkt 2.2 d 4, godkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln (eller motsvarande) som avses i punkt 2.2 b–ii ovan ligger mycket under gränsvärdet.

2.3. *Kontrollutrustning*

Kontrollen av fordonens avgasutsläpp skall ske med utrustning som gör det möjligt att med noggrannhet bestämma om de gränsvärden som föreskrivs, eller som har angivits av tillverkaren, iakttas.

(*) EGT L 76, 9.3.1970, s. 1.
(**) EGT L 350, 28.12.1998, s. 1.
(***) EGT L 190, 20.8.1972, s. 1."

— Följande punkt 3 skall läggas till:

"3. **Följande särskilda villkor gäller i fråga om hastighetsbegränsande anordningar:**

— Kontrollera, om möjligt, om den hastighetsbegränsande anordningen monterats i enlighet med kraven i rådets direktiv 92/6/EEG (*).

— Kontrollera giltigheten hos installationsplattan på den hastighetsbegränsande anordningen.

— Kontrollera, om det är praktiskt möjligt, den hastighetsbegränsande anordningens plomberingar och, om möjligt, att övriga skydd för anordningens anslutningar mot olaglig påverkan är intakta.

— Kontrollera, om det är praktiskt möjligt, att den hastighetsbegränsande anordningen förhindrar att de fordon som anges i artiklarna 2 och 3 i direktiv 92/6/EEG överskrider de förinställda hastigheterna.

(*) EGT L 57, 2.3.1992, s. 27.".