32003L0026

KOMISJONI DIREKTIIV 2003/26/EÜ,

3. aprill 2003,

millega kohandatakse tehnika arenguga Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/30/EÜ kommertsveokite kiiruspiirikute ja heitgaasi kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuni 2000. aasta direktiivi 2000/30/EÜ ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta, ([1]) eriti selle artiklit 8,

ning arvestades järgmist:

(1) Direktiivis 2000/30/EÜ käsitletakse reisijaid või lasti vedavate kommertsveokite tehnokontrolli õigusraamistikku. Selle kohaselt peavad liikmesriigid lisaks iga-aastasele tehnoülevaatusele tegema igal aastal oma teedel liikuva kommertsveokipargi tüüpilisele osale ootamatuid kontrollimisi.

(2) Tehnoülevaatuste valdkonda käsitletakse nõukogu 20. detsembri 1996. aasta direktiivis 96/96/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, ([2]) viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2001/11/EÜ, ([3]) mis hõlmab korrapärast tehnoülevaatuse süsteemi, ning direktiiviga 2000/30/EÜ, mida kohaldatakse raskete kommertsveokite tehnokontrolli suhtes. Mõlemas direktiivis kasutatakse tehnika arenguga kohandamisel sama komiteed ja sama menetlust.

(3) Direktiivi 96/96/EÜ muudatused hõlmavad rangemate heitgaasinormide kehtestamist teatava kategooria mootorsõidukite suhtes ning raskete kommertsveokite kiiruspiirikute toimivuse kontrollimist. Kooskõla saavutamiseks kõnealuse direktiiviga on vaja kohandada ka direktiivi 2000/30/EÜ, et sellesse lisada uued tehnilist laadi sätted, millega laiendatakse tehnokontrolli kohaldamisala pardadiagnostikasüsteemidele (OBD) ja kiiruspiirikutele. Direktiivi 2000/30/EÜ tuleb ka ajakohastada (koos direktiiviga 96/96/EÜ), et inkorporeerida teatava kategooria mootorsõidukite heitekatsete muudetud piirväärtused.

(4) Käesoleva direktiivi sätted on kooskõlas direktiivi 96/96/EÜ artikliga 8 asutatud tehnika arenguga kohandamise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2000/30/EÜ I ja II lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 1. jaanuariks 2004. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide tekstid.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub 20. päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 3. aprill 2003

Komisjoni nimel

asepresident

Loyola DE PALACIO

([1]) EÜT L 203, 10.8.2000, lk 1.
([2]) EÜT L 46, 17.2.1997, lk 1.
([3]) EÜT L 48, 17.2.2001, lk 20.

LISA

Direktiivi 2000/30/EÜ I ja II lisa muudetakse järgmiselt.

1. I lisa punkti 10 alapunkt k asendatakse järgmisega:

   "(k) kiiruspiirik (paigaldus ja toimimine)".

2. II lisa muudetakse järgmiselt:

   — punkt 2 asendatakse järgmisega:

   "2. **Eritingimused heitgaaside kohta**

   2.1. *Ottomootoriga (sädesüütega) mootorsõidukid*

   a) Kui heitgaase ei kontrollita spetsiaalse heitgaaside kontrollsüsteemi, näiteks lambda-anduriga kolmeastmelise katalüsaatori abil, siis tuleb:

      1. kontrollida visuaalselt heitgaasisüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked

      2. kontrollida visuaalselt tootja poolt paigaldatud heitgaaside kontrollsüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked.

      Pärast asjakohast mootori soojendusaega (vastavalt sõiduki tootja soovitustele) mõõdetakse heitgaaside süsinikmonooksiidi (CO) sisaldust tühikäigul (ilma koormuseta).

      Heitgaaside maksimaalne lubatud CO-sisaldus on ette nähtud sõiduki tootja poolt. Kui see teave ei ole kättesaadav või kui liikmesriikide pädevad asutused otsustavad seda kontrollväärtusena mitte kasutada, ei tohi CO-sisaldus ületada järgmisi näitajaid:

      i) sõidukite puhul, mis on registreeritud või kasutusele võetud selle kuupäeva, millest alates liikmesriigid nõuavad direktiiviga 70/220/EMÜ (*) sõidukitele kehtestatud nõuete täitmist, ja 1. oktoobri 1986 vahelisel ajal: CO – 4,5 mahuprotsenti;

      ii) – 3,5 mahuprotsenti sõidukite puhul, mis on registreeritud või kasutusele võetud pärast 1. oktoobrit 1986.

   b) Kui heitgaasi kontrollitakse spetsiaalse heitgaaside kontrollsüsteemi, näiteks lambda-anduriga kolmeastmelise katalüsaatori abil, siis tuleb:

      1. kontrollida visuaalselt heitgaasisüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked

      2. kontrollida visuaalselt tootja poolt paigaldatud heitgaaside kontrollsüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked,

      3. teha kindlaks sõiduki heitgaaside kontrollsüsteemi tõhusus lambdaväärtuse ja heitgaaside CO-sisalduse mõõtmise teel vastavalt punktile 4 või kooskõlas tootja poolt ettenähtud protseduuriga, mis on tüübikinnituse käigus heaks kiidetud. Kõikide testide korral tuleb mootorit kasutada vastavalt sõiduki tootja soovitustele,

      4. väljalasketorust paisatavad heitgaasid — piirväärtused.

      Heitgaaside maksimaalne lubatud CO-sisaldus on ette nähtud sõiduki tootja poolt. Kui see teave ei ole kättesaadav, ei tohi CO-sisaldus ületada järgmisi näitajaid.

      i) Mõõtmine mootori tühikäigul:

         Heitgaaside maksimaalne lubatud CO-sisaldus ei tohi ületada 0,5 mahuprotsenti ning sõidukite puhul, mis on tüübikinnituse saanud piirväärtuste kohaselt, mis on esitatud direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ (**) või hilisemate muudatustega) I lisa punktis 5.3.1.4. sisalduva tabeli A või B reas, ei tohi maksimaalne CO-sisaldus olla üle 0,3 mahuprotsendi. Kui vastavus direktiivile 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) ei ole võimalik, kohaldatakse eespool nimetatud piirväärtusi sõidukite suhtes, mis on registreeritud või kasutusele võetud pärast 1. juulit 2002.

      ii) Mõõtmine mootori kõrgendatud pööretel (ilma koormuseta), mis peavad olema vähemalt 2000 min^{-1}:

         CO-sisaldus: maksimaalselt 0,3 mahuprotsenti ning sõidukite puhul, mis on tüübikinnituse saanud piirväärtuste kohaselt, mis on esitatud direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ või hilisemate muudatustega) I lisa punktis 5.3.1.4. sisalduva tabeli A või B reas, ei tohi maksimaalne CO-sisaldus olla üle 0,2 mahuprotsendi. Kui vastavus direktiivile 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) ei ole võimalik, kohaldatakse eespool nimetatud piirväärtusi sõidukite suhtes, mis on registreeritud või kasutusele võetud pärast 1. juulit 2002.

         Lamda: 1 ± 0,03 või vastavalt tootja spetsifikatsioonidele.

      iii) Mootorsõidukite puhul, mis on vastavalt direktiivile 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ ja hilisemate muudatustega) varustatud pardadiagnostika (OBD) süsteemidega, võivad liikmesriigid punktis i nimetatud testimise asemel teha heitgaasisüsteemi nõuetekohase toimivuse kindlaks OBD-seadme vastava näidu põhjal, kontrollides samas OBD-süsteemi nõuetekohast toimivust.

2.2. *Survesüütemootoriga (diiselmootoriga) mootorsõidukid*

a) Heitgaaside suitsusust mõõdetakse vabakiirendusel (koormust ei rakendata miinimumpööretest kuni katkesti rakendumiseni), käigukang on neutraalses asendis ja sidur on lahutatud.

b) Sõiduki ettevalmistus:

1. Sõidukit võib testida ilma ettevalmistuseta, kuid ohutuse mõttes tuleb kontrollida, kas mootor on soe ja rahuldavas mehaanilises seisukorras.

2. Välja arvatud punkti d alapunktis 5 nimetatud juhtudel ei loeta ühtki sõidukit tehnoülevaatust mitteläbinuks, kui see ei ole ette valmistatud vastavalt järgmistele nõuetele:

i) mootor peab olema täiesti soe, näiteks mootoriõli temperatuur peab õlimõõtevarda torus sondiga mõõdetuna olema vähemalt 80 °C või, kui see on madalam, vastama normaalsele töötemperatuurile või peab infrapunase kiirguse alusel mõõdetud mootorisilindrite temperatuur olema eespool nimetatud temperatuuriga vähemalt samaväärne. Kui seoses sõiduki koostega ei ole selline mõõtmine praktiline, võib mootori normaalse töötemperatuuri määrata muul viisil, näiteks mootori jahutusventilaatori töötamise põhjal;

ii) heitgaasisüsteemi puhastatakse vähemalt kolme vabakiirendustsükliga või samaväärse meetodiga.

c) Testimismenetlus:

1. Kontrollida visuaalselt tootja poolt paigaldatud heitgaaside kontrollsüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked.

2. Mootor ja mis tahes turboülelaadur peab enne iga vabakiirendustsüklit olema tühikäigul. Suure võimsusega diiselmootorite puhul tähendab see vähemalt 10 sekundilist ootamist pärast gaasipedaali vabastamist.

3. Iga vabakiirendustsükli alustamiseks tuleb gaasipedaal kiiresti ja sujuvalt (vähem kui ühe sekundiga), kuid mitte ägedalt alla vajutada, et saavutada maksimaalne sissepritse pritsepumbast.

4. Iga vabakiirendustsükli ajal jõuab mootor enne gaasipedaali vabastamist maksimaalselt lubatud pööreteni või automaatülekandega sõidukite puhul tootja määratud pööreteni või, kui need andmed ei ole kättesaadavad, kahe kolmandikuni maksimaalselt lubatud pööretest. Seda saab kontrollida näiteks mootori pöörete arvu jälgides või jättes piisavalt aega gaasipedaali esimesest vajutamisest kuni selle vabastamiseni, mis 1. lisa kategooriatesse 1 ja 2 kuuluvate sõidukite puhul on vähemalt kaks sekundit.

d) Piirväärtused

1. Kontsentratsioonitase ei tohi ületada vastavalt nõukogu direktiivile 72/306/EMÜ (***) registreerimismärgile kirjutatud taset.

2. Kui see teave ei ole kättesaadav või kui liikmesriikide pädevad asutused otsustavad seda võrdlemiseks mitte kasutada, ei tohi kontsentratsioonitase ületada tootja poolt kindlaksmääratud taset või neeldumisteguri piirväärtusi, mis on järgmised:

maksimaalne neeldumistegur:

— ülelaadeta diiselmootorite puhul 2,5 m^{-1},

— turbodiiselmootorite puhul 3,0 m^{-1},

— piirväärtus 1,5 m^{-1}, mis kehtib sõidukite suhtes, mis on tüübikinnituse saanud piirväärtuste kohaselt, mis on esitatud:

a) direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) I lisa punktis 5.3.1.4. sisalduva tabeli B reas (diiselmootoriga väikesõiduk — Euro 4);

b) direktiivi 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli B1 reas (diiselmootoriga raskeveok — Euro 4);

c) direktiivi 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli B2 reas (diiselmootoriga raskeveok — Euro 5);

d) direktiivi 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli C reas (raskeveok — EEV);

või piirväärtused, mis vastavad hilisematele muudatustele direktiivis 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) või piirväärtused, mis vastavad hilisematele muudatustele direktiivis 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) või samaväärsed piirväärtused, kui kasutatakse EÜ tüübikinnitamisel kasutatavatest seadmetest erinevaid seadmeliike.

Kui vastavus direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) I lisa punktile 5.3.1.4 või direktiivi 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) I lisa punktile 6.2.1 ei ole võimalik, kohaldatakse eespool nimetatud piirväärtusi sõidukite suhtes, mis on registreeritud või kasutusele võetud pärast 1. juulit 2008.

3. Nende nõuete täitmisest on vabastatud sõidukid, mis on registreeritud või kasutusele võetud enne 1. jaanuari 1980.

4. Sõiduk loetakse ülevaatust mitteläbinuks ainult siis, kui vähemalt viimase kolme vabakiirendustsükli aritmeetiline keskmine ületab piirväärtuse. Seda võib arvutada, jättes kõrvale mis tahes mõõtmise, mis märkimisväärselt erineb mõõdetud keskmisest, või kasutades mis tahes statistilist arvutusmeetodit, mis võtab arvesse mõõtmiste hajuvust. Liikmesriigid võivad kehtestada piirangu testimistsüklite arvule.

5. Mittevajaliku testimise vältimiseks võivad liikmesriigid erandina punkti 2.2 alapunkti d alapunkti 4 sätetest kuulutada need sõidukid ülevaatuse mitteläbinuks, mille mõõtmistulemused pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või punkti 2.2 alapunkti b alapunkti 2 alapunktis ii määratletud puhastamistsükli (või sellele samaväärse) läbimist ületavad märkimisväärselt piirväärtuse. Samuti võivad liikmesriigid mittevajaliku testimise vältimiseks erandina punkti 2.2 alapunkti d alapunkti 4 sätetest kuulutada need sõidukid ülevaatuse läbinuks, mille mõõtmistulemused pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või punkti 2.2 alapunkti b alapunkti 2 alapunktis ii määratletud puhastamistsükli (või sellele samaväärse) läbimist jäävad märkimisväärselt piirväärtusele alla.

2.3. *Katseseadmed*

Sõidukite heitgaase kontrollitakse seadmetega, mille abil saab täpselt kindlaks määrata vastavuse tootja poolt ettenähtud või soovitatud piirväärtustele.

(*) EÜT L 76, 9.3.1970, lk 1.
(**) EÜT L 350, 28.12.1998, lk 1.
(***) EÜT L 190, 20.8.1972, lk 1."

— Lisatakse punkt 3 järgmiselt:

"3. **Kiiruspiirikutega seotud eritingimused:**

— võimaluse korral kontrollida, kas kiiruspiirik on paigaldatud, nagu on ette nähtud nõukogu direktiiviga 92/6/EMÜ, (*)

— kontrollida kiiruspiiriku silti,

— kui võimalik, kontrollida, kas kiiruspiiriku plommid ja muud ühenduste kuritahtliku muutmise vastased vahendid, kui need on olemas, on terved,

— võimaluse korral kontrollida, kas kiiruspiirik takistab direktiivi 92/6/EMÜ artiklites 2 ja 3 nimetatud sõidukeid neid kindlaksmääratud väärtusi ületamast.

(*) EÜT L 57, 2.3.1992, lk 27."