32003L0026

A BIZOTTSÁG 2003/26/EK IRÁNYELVE

(2003. április 3.)

a haszongépjárművek sebességkorlátozó készülékei és kipufogógáz-kibocsátása tekintetében a 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről szóló, 2000. június 6-i 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]), és különösen annak 8. cikkére,

mivel:

(1) A 2000/30/EK irányelv jogi keretet biztosít a személy- és teherszállító haszongépjárművek országúti ellenőrzéséhez. Előírja, hogy a tagállamok az éves műszaki vizsgálatokat minden évben egészítsék ki az útjaikon közlekedő haszongépjárműpark egy reprezentatív hányadának szúrópróbaszerű ellenőrzésével.

(2) Az időszakos műszaki vizsgálatok kérdését két irányelv szabályozza, amelyek közül legutóbb a 2001/11/EK bizottsági irányelvvel ([2]) módosított, a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1996. december 20-i 96/96/EK tanácsi irányelv ([3]) a rendszeres műszaki vizsgálatokra, a 2000/30/EK irányelv pedig a nehéz haszongépjárművek közlekedésre való alkalmasságának országúti ellenőrzésére vonatkozik. A technikai kiigazítások tekintetében mindkét irányelv ugyanazt a bizottságot és eljárást használja.

(3) A 96/96/EK irányelvet egyes gépjármű kategóriák tekintetében szigorúbb kibocsátási határértékek előírásával, valamint a nehéz haszongépjárművek sebességkorlátozó készülékeinek funkcionális vizsgálatával módosították. Az egységesség érdekében a 2000/30/EK irányelvet is ki kell igazítani úgy, hogy az tartalmazza az új műszaki rendelkezéseket, azaz hogy az országúti ellenőrzések során a fedélzeti diagnosztikai ellenőrző (OBD) rendszerek és a sebességkorlátozó készülékek használatát is ellenőrizzék. A 2000/30/EK irányelvet (és a 96/96/EK irányelvet) frissíteni is kell annak érdekében, hogy az egyes gépjármű kategóriákkal kapcsolatban az a kibocsátási vizsgálatok módosított határértékeit is tartalmazza.

(4) Az ebben az irányelvben előírt intézkedések összhangban vannak a 96/96/EK irányelv 8. cikke alapján létrehozott, a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítással foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2000/30/EK irányelv I. és II. melléklete ezen irányelv mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2004. január 1-jéig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal a nemzeti joguknak azokat a rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő 20. napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2003. április 3-án.

a Bizottság részéről
Loyola DE PALACIO
alelnök

([1]) HL L 203., 2000.8.10., 1. o.
([2]) HL L 48., 2001.2.17., 20. o.
([3]) HL L 46., 1997.2.17., 1. o.

MELLÉKLET

A 2000/30/EK irányelv I. és II. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet 10. pontjának k) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„k) sebességkorlátozó készülék (felszerelés és működés)”.

2. A II. melléklet a következőképpen módosul:

– A 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. **A kipufogógáz-kibocsátással kapcsolatos különleges feltételek**

2.1. *Külső gyújtású (benzin)motoros gépjárművek*

a) Amennyiben a kipufogógáz-kibocsátást nem egy olyan korszerű kibocsátáscsökkentő berendezés szabályozza, mint például egy lambdaszondás háromfázisú katalizátor:

1. A kipufogórendszer szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.

2. A gyártó által felszerelt kibocsátásszabályzó berendezések szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.

A motor megfelelő időtartamú (a gyártó ajánlásának figyelembevételével történő) melegítését követően (terhelés nélküli) üresjáraton megmérik a kipufogógázok szénmonoxid-tartalmát (CO-tartalmát).

A kipufogógázok legnagyobb megengedett CO-tartalma azonos a motor gyártója által meghatározott értékkel. Amennyiben ez az adat nem áll rendelkezésre, illetve a tagállam illetékes hatóságai nem ezt alkalmazzák referenciaértékként, akkor a CO-tartalom nem haladhatja meg a következő értékeket:

i. azon járművek esetében, amelyeket először azon időpont és 1986. október 1-je között jegyezték be vagy helyeztek üzembe, amikortól a tagállamok előírták, hogy a járművek teljesítsék a 70/220/EGK irányelv (*) követelményeit: CO – 4,5 térfogatszázalék.

ii. Az először 1986. október 1-je után bejegyzett vagy üzembe helyezett járművek esetében: – 3,5 térfogatszázalék.

b) Amennyiben a kipufogógáz-kibocsátást egy korszerű kibocsátáscsökkentő berendezés, mint például egy lambdaszondás vezérlésű háromfázisú katalizátor szabályozza:

1. A kipufogórendszer szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.

2. A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezések szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.

3. A jármű kibocsátáscsökkentő berendezése hatékonyságának meghatározása a kipufogógázok lambda értékének és CO-tartalmának mérésével a 4. pont, vagy a gyártó által javasolt és a típusjóváhagyáskor engedélyezett eljárás szerint. A motor előkezelése minden egyes vizsgálat esetében a jármű gyártójának ajánlásaival összhangban történik.

4. Kipufogócsövön mért kibocsátás – határértékek

A kipufogógázok legnagyobb megengedett CO-tartalma azonos a motor gyártója által meghatározott értékkel. Amennyiben ez az adat nem áll rendelkezésre, a CO-tartalom nem haladhatja meg a következő értékeket:

i. Mérés üresjáraton:

A kipufogógázok legnagyobb megengedett CO-tartalma nem haladhatja meg a 0,5 térfogatszázalékot, azon járművek esetében pedig, amelyek típusjóváhagyása a 98/69/EK irányelvvel (**) vagy a későbbi módosításokkal módosított 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontjában levő táblázat A vagy B sorában megadott határértékek szerint történt, a legmagasabb CO-tartalom nem haladhatja meg a 0,3 térfogatszázalékot. Amennyiben a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv szerinti azonosítás nem lehetséges, akkor a fenti rendelkezéseket a 2002. július 1-je után bejegyzett vagy először üzembe helyezett járművekre kell alkalmazni.

ii. Mérés (terhelés nélküli) üresjáraton, magas fordulatszám mellett, ahol a motor fordulatszáma legalább 2 000 min^{-1}:

CO-tartalom: legfeljebb 3 térfogatszázalék, azon járművek esetében pedig, amelyek típusjóváhagyása a 98/69/EK irányelvvel vagy a későbbi módosításokkal módosított 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontjában levő táblázat A vagy B sorában megadott határértékek szerint történt, a legmagasabb CO-tartalom nem haladhatja meg a 0,2 térfogatszázalékot. Amennyiben a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv szerinti azonosítás nem lehetséges, akkor a fenti rendelkezéseket a 2002. július 1-je után bejegyzett vagy először üzembe helyezett járművekre kell alkalmazni.

Lambda: 1 ± 0,03 vagy a gyártó előírásainak megfelelően.

iii. A (98/69/EK irányelvvel és a későbbi módosításokkal módosított) 70/220/EGK irányelvnek megfelelően fedélzeti diagnosztikai rendszerekkel (OBD) felszerelt gépjárművek tekintetében a tagállamok az i. pontban meghatározott vizsgálat helyett az OBD-készülék megfelelő értékeinek leolvasásával, és ezzel egy időben az OBD-készülék szabályszerű működésének ellenőrzésével is megállapíthatják a kipufogórendszer helyes működését.

2.2. *Kompressziós gyújtású (dízel)motoros gépjárművek*

a) A kipufogógáz átlátszatlanságának mérése (terhelés nélkül, az alapjárattól a leszabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva.

b) A jármű előkezelése:

1. A járművek előkezelés nélkül is vizsgálhatók, bár biztonsági okokból ellenőrizni kell, hogy a motor meleg-e, és megfelelő műszaki állapotban van-e.

2. A d) 5. pontban meghatározottak kivételével megfelelő azoknak a járműveknek az előkezelése, amelyeket nem a következő követelmények szerint vizsgálták:

i. A motor eléri a teljes üzemi hőmérsékletet, például az olajszintmérő pálca csövébe helyezett szondával mérve az olaj hőmérséklete legalább 80 °C, vagy normál üzemi hőmérsékletű (amennyiben ez az alacsonyabb érték), illetve az infravörös sugárzás szintjével mérve a motorblokk hőmérséklete legalább ezzel egyenértékű. Amennyiben a jármű konfigurációja miatt a mérés nem kivitelezhető, akkor a motor normál üzemi hőmérséklete más eszközökkel, például a motorhűtő ventilátor működtetésével is megállapítható.

ii. A kipufogórendszert legalább három szabadgyorsítási ciklussal, illetve egy ezzel egyenértékű módszerrel kitisztítják.

c) Vizsgálati eljárás:

1. A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezések szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.

2. A motornak és adott esetben a beszerelt turbófeltöltőknek az egyes szabadgyorsítási ciklusok megkezdése előtt üresjáratban kell lenniük. A nagy teljesítményű dízel motorok esetében a gázpedál kiengedését követően legalább 10 másodpercet kell várni.

3. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok elindításakor a gázpedált folyamatosan és gyorsan (egy másodperc alatt), de nem túl hevesen teljesen be kell nyomni úgy, hogy a befecskendező szivattyú a lehető legnagyobb üzemanyag-ellátást biztosítsa.

4. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok alatt a gázpedál kiengedése előtt a motornak el kell érnie a leszabályozási fordulatszámot, az automata sebességváltóval ellátott járművek esetében pedig a gyártó által meghatározott fordulatszámot, illetve ha ez az adat nem áll rendelkezésre, a leszabályozási fordulatszám kétharmadát. Ez például a motor fordulatszámának folyamatos megfigyelésével ellenőrizhető, illetve úgy, hogy a kezdeti gázadás és a pedál kiengedése között elegendő időt kell hagyni, ami az I. melléklet 1. és 2. kategóriáiba tartozó járművek esetében legalább két másodperc.

d) Határértékek:

1. A koncentráció nem haladhatja meg a 72/306/EGK tanácsi irányelv (***) alapján a rendszámtáblán feljegyzett értéket.

2. Amennyiben ez az adat nem áll rendelkezésre, illetve a tagállamok illetékes hatóságai nem ezt használják referenciaértékként, akkor a koncentráció nem haladhatja meg a gyártó által meghatározott értéket vagy az abszorpciós együttható következő határértékeit:

A legnagyobb abszorpciós együttható:

– szívó dízelmotorok esetében = 2,5 m^{-1}

– turbótöltéses dízelmotorok esetében = 3,0 m^{-1}

– az 1,5 m^{-1}-es határértéket kell alkalmazni a következő járművekre, amelyek típusjóváhagyása a következő határértékek szerint történt:

a) a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontjában szereplő táblázat B sorában meghatározott határérték – (Kis teljesítményű dízeljárművek – Euro 4);

b) az 1999/96/EK irányelvvel módosított 88/77/EK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontjában szereplő táblázat B1 sorában meghatározott határérték – (Nagy teljesítményű dízeljárművek – Euro 4);

c) az 1999/96/EK irányelvvel módosított 88/77/EK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontjában szereplő táblázat B2 sorában meghatározott határérték – (Nagy teljesítményű dízeljárművek – Euro 5);

d) az 1999/96/EK irányelvvel módosított 88/77/EK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontjában szereplő táblázat C sorában meghatározott határérték – (Nagy teljesítményű járművek – EEV),

illetve a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv későbbi módosításaiban meghatározott határértékek, vagy az 1999/96/EK irányelvvel módosított 88/77/EGK irányelv későbbi módosításaiban meghatározott határértékek, illetve az ezeknek megfelelő értékek, amennyiben az EK-típusjóváhagyás során alkalmazott berendezésektől eltérő típusú berendezéseket használnak.

Amennyiben a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontja szerinti vagy az 1999/96/EK irányelvvel módosított 88/77/EGK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontja szerinti azonosítás nem lehetséges, akkor a fenti rendelkezéseket a 2008. július 1-je után bejegyzett vagy először üzembe helyezett járművekre kell alkalmazni.

3. Az 1980. január 1-je előtt bejegyzett vagy először üzembe helyezett járművek mentesülnek e követelmények alól.

4. A járművek csak akkor nem felelnek meg a vizsgálaton, ha legalább az utolsó három szabadgyorsítási ciklus számtani közepe meghaladja a határértéket. Ennek kiszámítása során figyelmen kívül lehet hagyni azokat a méréseket, amelyek eredménye jelentősen eltér a mért középértéktől, illetve az olyan statisztikai számítások eredményétől, amelyek figyelembe veszik a mérések szórását. A tagállamok korlátozhatják a vizsgálati ciklusok számát.

5. A szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok a 2.2.d) 4. pont rendelkezéseitől eltérve alkalmatlannak minősíthetik azokat a járműveket, amelyek esetében a háromnál kevesebb szabadgyorsítási ciklus, illetve a 2.2.b) 2.ii. pontban meghatározott tisztítási (vagy ennek megfelelő) ciklus után a határértékeknél lényegesen magasabb értékeket mértek. Hasonlóképpen, a szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok a 2.2.d) 4. pont rendelkezéseitől eltérve megfelelőnek minősíthetik azokat a járműveket, amelyek esetében háromnál kevesebb szabadgyorsítási ciklus, illetve a 2.2.b) 2.ii. pontban meghatározott tisztítási (vagy ennek megfelelő) ciklus után a határértékeknél lényegesen alacsonyabb értékeket mértek.

2.3. *Vizsgálati berendezés*

A járművek kibocsátását olyan berendezésekkel mérik, amelyekkel pontosan meg lehet állapítani, hogy az előírt vagy a gyártó által meghatározott határértékek teljesülnek-e.

(*) HL L 76., 1970.3.9, 1.o.
(**) HL L 350., 1998.12.28., 1.o.
(***) HL L 190., 1972.8.20., 1.o."

– A melléklet a következő 3. ponttal egészül ki:

„3. **A sebességkorlátozó készülékekre vonatkozó különleges feltételek**

– lehetőség szerint ellenőrizni kell, hogy a sebességkorlátozó készüléket a 92/6/EGK tanácsi irányelvben (*) előírtaknak megfelelően szerelték-e fel,

– ellenőrizni kell a sebességkorlátozó készülék adattáblájának érvényességét,

– amennyiben kivitelezhető, ellenőrizni kell a sebességkorlátozó készülék plombáinak vagy adott esetben azoknak az egyéb eszközöknek a sértetlenségét, amelyek a jogosulatlan beavatkozástól védik a csatlakozókat,

– amennyiben kivitelezhető, ellenőrizni kell, hogy a sebességkorlátozó készülék megakadályozza-e azt, hogy a 92/6/EGK irányelv 2. és 3. cikkében említett járművek túllépjék az előírt értékeket.

(*) HL L 57., 1992.3.2., 27.o."