KOMISSION DIREKTIIVI 2003/27/EY,

annettu 3 päivänä huhtikuuta 2003,

neuvoston direktiivin 96/96/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen moottoriajoneuvojen pakokaasupäästöjen tarkastuksen osalta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20 päivänä joulukuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/96/EY ([1]), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2001/11/EY ([2]), ja erityisesti sen 7 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Auto-Oil-ohjelmissa määriteltiin moottoriajoneuvojen huollon taso avaintekijäksi tarkasteltaessa liikenteen vaikutusta ilman laatuun; Auto-Oil-ohjelmat käynnistettiin vuonna 1992 analyyttisen perustan luomiseksi vuodesta 2000 alkaen ja sen jälkeen asetettaville ajoneuvojen päästöjä ja polttoaineen laatua koskeville normeille, jotta saavutettaisiin ilman laatua koskevat tavoitteet keskittymällä erityisesti tieliikenteen päästöjen vähentämiseen.

(2) Direktiivissä 96/96/EY eritellään määräaikaistarkastuksissa suoritettavat testit, joilla tarkastetaan, että bensiini- ja dieselkäyttöisten ajoneuvojen päästöt ovat edelleen hyväksyttävissä rajoissa.

(3) Komissio perusti vuonna 2000 Moottoriajoneuvojen kansainvälisen katsastuskomitean (CITA) ja muiden asianomaisten järjestöjen asiantuntijoista koostuvan työryhmän, joka kokoontui vuonna 2000. Työryhmä käsitteli direktiivissä 96/96/EY ja Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista 6 päivänä kesäkuuta 2000 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/30/EY ([3]) säädettyjen päästötestien raja-arvojen muuttamiseen liittyviä vaihtoehtoja sen määrittämiseksi, voidaanko ympäristölle aiheutuvia hyötyjä lisätä. Työryhmä katsoi, että nykyiset raja-arvot ovat poikkeuksetta huomattavasti sen tason yläpuolella, joka ajoneuvoilla voidaan käytännössä saavuttaa, kunhan niitä huolletaan asianmukaisesti: nykyiset raja-arvot eivät siis edistä voimakkaasti saastuttavien ajoneuvojen havaitsemista niin tehokkaasti kuin olisi mahdollista; voimakkaasti saastuttavia ajoneuvoja ovat ajoneuvot, joiden pakokaasupäästöt ovat vähintään 50 prosenttia korkeammat kuin mitä asianmukaisesti huolletuilta ajoneuvoilta voitaisiin odottaa.

(4) Tässä direktiivissä säädetyt toimenpiteet ovat direktiivin 96/96/EY 8 artiklalla perustetun, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan direktiivin mukauttamista tekniikan kehitykseen käsittelevän komitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivin 96/96/EY liite II tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2004. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltiot säätävät siitä, miten viittaus tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 3 päivänä huhtikuuta 2003.

Komission puolesta

Loyola DE PALACIO

Varapuheenjohtaja

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

LIITE

Korvataan direktiivin 96/96/EY liitteessä II olevan 7.10 kohdan neljäs luetelmakohta seuraavasti:

"— tarkastetaan mahdollisuuksien mukaan, että nopeudenrajoittimella estetään direktiivin 92/6/ETY 2 ja 3 artiklassa mainittuja ajoneuvoja ylittämästä ennalta asetetut arvot.".

Korvataan direktiivin 96/96/EY liitteessä II oleva 8.2 kohta seuraavasti:

"8.2 Pakokaasupäästöt

8.2.1 Moottoriajoneuvot, jotka on varustettu ottomoottorilla (bensiinimoottorit)

a) Jos pakokaasupäästöjä ei ohjata kehittyneellä päästönohjausjärjestelmällä kuten lambda-anturilla varustetulla kolmitoimisella katalysaattorilaitteistolla:

1. Pakojärjestelmän silmämääräinen tarkastus sen toteamiseksi, että se on täydellinen ja tyydyttävässä kunnossa ja ettei siinä ole vuotoja.

2. Valmistajan mahdollisesti asentaman päästönohjauslaitteen silmämääräinen tarkastus sen toteamiseksi, että se on täydellinen ja tyydyttävässä kunnossa ja ettei siinä ole vuotoja.

Moottorin käytyä kohtuullisen ajan (ottaen huomioon valmistajan suositukset) mitataan pakokaasujen hiilimonoksidipitoisuus (CO-pitoisuus) joutokäynnillä (kuormittamattomana).

Pakokaasujen suurin sallittu CO-pitoisuus on se, jonka ajoneuvon valmistaja on ilmoittanut. Jos tätä tietoa ei ole saatavilla tai jos jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset päättävät olla käyttämättä tätä tietoa viitearvona, CO-pitoisuus ei saa ylittää seuraavia arvoja:

i) 4,5 tilavuusprosenttia ajoneuvoilla, jotka on rekisteröity tai otettu ensimmäisen kerran käyttöön sen päivämäärän, josta alkaen jäsenvaltiot vaativat, että ajoneuvot ovat direktiivin 70/220/ETY (*) mukaisia, ja 1 päivän lokakuuta 1986 välisenä aikana;

ii) 3,5 tilavuusprosenttia ajoneuvoilla, jotka on rekisteröity tai otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivän lokakuuta 1986 jälkeen.

b) Jos pakokaasupäästöjä ohjataan kehittyneellä päästönohjausjärjestelmällä kuten lambda-anturilla varustetulla kolmitoimisella katalysaattorilaitteistolla:

1. Pakojärjestelmän silmämääräinen tarkastus sen toteamiseksi, että se on täydellinen ja tyydyttävässä kunnossa ja ettei siinä ole vuotoja.

2. Valmistajan mahdollisesti asentaman päästönohjauslaitteen silmämääräinen tarkastus sen toteamiseksi, että se on täydellinen ja tyydyttävässä kunnossa ja ettei siinä ole vuotoja.

3. Ajoneuvon päästönohjausjärjestelmän tehon määrittäminen mittaamalla lambda-arvo ja pakokaasujen CO-pitoisuus 4 kohdan mukaisesti tai käyttämällä menetelmiä, joita valmistajat ovat ehdottaneet ja jotka on hyväksytty tyyppihyväksynnän yhteydessä. Ajoneuvon moottoria on kutakin tarkastusta varten käytettävä ajoneuvon valmistajan suositusten mukaisesti.

4. Pakoputken päästöt — raja-arvot

Pakokaasujen suurin sallittu CO-pitoisuus on se, jonka ajoneuvon valmistaja on ilmoittanut. Jos tätä tietoa ei ole saatavilla, CO-pitoisuus ei saa ylittää seuraavia arvoja:

i) Mittaus moottorin joutokäyntikierrosluvulla:

Pakokaasujen CO-pitoisuus saa olla enintään 0,5 tilavuusprosenttia, ja ajoneuvoilla, jotka on tyyppihyväksytty direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY (**) ja myöhemmillä muutoksilla, liitteessä I olevassa 5.3.1.4 kohdassa olevan taulukon rivillä A tai rivillä B annettujen raja-arvojen mukaisesti, CO-pitoisuus saa olla enintään 0,3 tilavuusprosenttia. Jos vastaavuus direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY, kanssa ei ole mahdollista, edellä mainittua sovelletaan ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivän heinäkuuta 2002 jälkeen.

ii) Mittaus korkealla joutokäyntikierrosluvulla (kuormittamattomana) moottorin kierrosluvun ollessa vähintään 2 000 min^{-1}:

CO-pitoisuus saa olla enintään 0,3 tilavuusprosenttia, ja ajoneuvoilla, jotka on tyyppihyväksytty direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY ja myöhemmillä muutoksilla, liitteessä I olevassa 5.3.1.4 kohdassa olevan taulukon rivillä A tai rivillä B annettujen raja-arvojen mukaisesti, CO-pitoisuus saa olla enintään 0,2 tilavuusprosenttia. Jos vastaavuus direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY, kanssa ei ole mahdollista, edellä mainittua sovelletaan ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivän heinäkuuta 2002 jälkeen.

Lambda: 1 ± 0,03 tai valmistajan erittelyn mukainen.

iii) Niiden moottoriajoneuvojen osalta, jotka on varustettu sisäisellä valvontajärjestelmällä (OBD-järjestelmällä) direktiivin 70/220/EY (sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY ja myöhemmillä muutoksilla) mukaisesti, jäsenvaltiot voivat edellä i alakohdassa esitetyn testin vaihtoehtona varmistaa päästönohjausjärjestelmän oikean toiminnan OBD-laitteen asianmukaisen lukeman avulla ja tarkistamalla samanaikaisesti, että OBD-järjestelmä toimii moitteettomasti.

8.2.2 Dieselmoottorilla varustetut moottoriajoneuvot

a) Pakokaasujen sameuden mittaus vapaassa kiihdytyksessä (ilman kuormaa tyhjäkäynnistä ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeuteen) vaihde vapaalla ja kytkin kytkettynä.

b) Ajoneuvon esivalmistelu:

1. Ajoneuvo voidaan testata ilman esivalmistelua, mutta turvallisuussyistä olisi tarkistettava, että moottori on saavuttanut käyntilämpötilan ja että se on mekaanisesti tyydyttävässä kunnossa.

2. Jäljempänä d alakohdan 5 alakohdassa tarkoitettuja tapauksia lukuun ottamatta ajoneuvoa ei voida hylätä, ellei sitä ole esivalmisteltu seuraavien vaatimusten mukaisesti:

i) Moottorin on saavutettava täysi käyntilämpötila, joka on esimerkiksi öljynmittapuikon putkesta anturilla mitattava moottoriöljyn lämpötila, jonka on oltava vähintään 80 °C, tai normaali käyntilämpötila, jos se on tätä alhaisempi, taikka infrapunasäteilyn perusteella mitattava sylinteriryhmän lämpötila, jonka on oltava vähintään edellä mainittua vastaava lämpötila. Jos tämä mittaus on ajoneuvon kokoonpanosta johtuen epäkäytännöllinen, ajoneuvon normaali käyntilämpötila voidaan määrittää muilla tavoin, esimerkiksi moottorin tuulettimen toiminnasta.

ii) Pakojärjestelmä on puhdistettava vähintään kolmella vapaan kiihdytyksen syklillä tai vastaavalla menetelmällä.

c) Testimenettely:

1. Valmistajan mahdollisesti asentaman päästönohjauslaitteen silmämääräinen tarkastus sen toteamiseksi, että se on täydellinen ja tyydyttävässä kunnossa ja ettei siinä ole vuotoja.

2. Moottorin ja mahdollisen turboahtimen on oltava tyhjäkäynnillä ennen kunkin vapaan kiihdytyksen syklin alkua. Raskaiden dieselmoottoreiden osalta tämä merkitsee sitä, että kaasupolkimen päästämisen jälkeen on odotettava vähintään 10 sekuntia.

3. Kunkin vapaan kiihdytyksen syklin aloittamiseksi kaasupoljin on painettava pohjaan nopeasti ja portaattomasti (alle sekunnissa) mutta ei liian voimakkaasti, jotta ruiskutuspumpun syöttö olisi mahdollisimman suuri.

4. Kunkin vapaan kiihdytyksen syklin aikana moottorin on ennen kaasupolkimen päästämistä saavutettava ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeus tai automaattivaihteistolla varustettujen ajoneuvojen osalta valmistajan ilmoittama kierrosnopeus tai, jos tätä tietoa ei ole saatavilla, kaksi kolmasosaa ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeudesta. Tämä voidaan todentaa esimerkiksi seuraamalla moottorin nopeutta tai antamalla kaasupolkimen ensimmäisen painamisen ja päästämisen välillä kulua riittävä aika, jonka olisi oltava liitteessä I määriteltyihin luokkiin 1 ja 2 kuuluvien ajoneuvojen osalta vähintään kaksi sekuntia.

d) Raja-arvot

1. Konsentraation taso saa olla enintään taso, joka on kirjattu direktiivin 72/306/ETY (***) mukaiseen kilpeen.

2. Jos tätä tietoa ei ole saatavilla tai jos jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset päättävät olla käyttämättä tätä tietoa viitearvona, konsentraation taso ei saa ylittää valmistajan ilmoittamaa tasoa tai absorptiokertoimen raja-arvoja, jotka ovat seuraavat:

Suurin sallittu absorptiokerroin:

— vapaasti hengittävillä dieselmoottoreilla = 2,5 m^{-1},

— turboahtimella varustetuilla dieselmoottoreilla = 3,0 m^{-1},

— raja-arvoa 1,5 m^{-1} sovelletaan seuraaviin ajoneuvoihin, jotka on tyyppihyväksytty käyttämällä raja-arvoja, jotka on annettu

a) direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY, liitteessä I olevassa 5.3.1.4 kohdassa olevan taulukon rivillä B — (dieselmoottorilla varustettu kevyt ajoneuvo — Euro 4);

b) direktiivin 88/77/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 1999/96/EY (****), liitteessä I olevassa 6.2.1 kohdassa olevien taulukoiden rivillä B1 — (dieselmoottorilla varustettu raskas ajoneuvo — Euro 4);

c) direktiivin 88/77/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 1999/96/EY, liitteessä I olevassa 6.2.1 kohdassa olevien taulukoiden rivillä B2 — (dieselmoottorilla varustettu raskas ajoneuvo — Euro 5);

d) direktiivin 88/77/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 1999/96/EY, liitteessä I olevassa 6.2.1 kohdassa olevien taulukoiden rivillä C — (raskas ajoneuvo — erittäin ympäristöystävällinen ajoneuvo);

tai direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY, myöhemmissä muutoksissa annettuja raja-arvoja tai direktiivin 88/77/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 1999/96/EY, myöhemmissä muutoksissa annettuja raja-arvoja tai vastaavia arvoja, kun käytetään EY-tyyppihyväksynnässä käytetystä laitteistosta poikkeavaa laitteistotyyppiä.

Jos vastaavuus direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY, liitteessä I olevan 5.3.1.4 kohdan tai direktiivin 88/77/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 1999/96/EY, liitteessä I olevan 6.2.1 kohdan kanssa ei ole mahdollista, edellä mainittua sovelletaan ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivän heinäkuuta 2008 jälkeen.

3. Ennen 1 päivää tammikuuta 1980 rekisteröidyt tai ensimmäistä kertaa käyttöönotetut ajoneuvot vapautetaan näistä vaatimuksista.
4. Ajoneuvo on hylättävä ainoastaan siinä tapauksessa, että vähintään viimeisten kolmen vapaan kiihdytyksen syklin aritmeettinen keskiarvo ylittää raja-arvon. Keskiarvo voidaan laskea siten, ettei huomioon oteta sellaisia mahdollisia mittauksia, joiden tulokset poikkeavat huomattavasti mitatusta keskiarvosta, tai käyttämällä muuta tilastolaskentamenetelmää, jossa otetaan huomioon mitattujen arvojen hajonta. Jäsenvaltiot voivat määrätä testisyklien enimmäismäärän.
5. Tarpeettoman testauksen välttämiseksi jäsenvaltiot voivat 8.2.2 kohdan d alakohdan 4 alakohdan määräyksistä poiketen hylätä sellaiset ajoneuvot, joiden osalta alle kolmen vapaan kiihdytyksen syklin tai 8.2.2 kohdan b alakohdan 2 alakohdan ii alakohdassa määritellyn puhdistussyklin (tai vastaavan) jälkeen on mitattu arvoja, jotka ylittävät huomattavasti raja-arvot. Niin ikään tarpeettoman testauksen välttämiseksi jäsenvaltiot voivat 8.2.2 kohdan d alakohdan 4 alakohdan määräyksistä poiketen hyväksyä sellaiset ajoneuvot, joiden osalta alle kolmen vapaan kiihdytyksen syklin tai 8.2.2 kohdan b alakohdan 2 alakohdan ii alakohdassa määritellyn puhdistussyklin (tai vastaavan) jälkeen on mitattu arvoja, jotka alittavat huomattavasti raja-arvot.

8.2.3 Tarkastuslaitteisto

Ajoneuvopäästöt tarkastetaan käyttäen laitteistoa, joka on suunniteltu määrittämään tarkasti, ovatko päästöt säädettyjen tai valmistajan ilmoittamien raja-arvojen mukaisia.

8.2.4 Jos EY-tyyppihyväksynnän yhteydessä todetaan, ettei ajoneuvotyyppi täytä tässä direktiivissä säädettyjä raja-arvoja, jäsenvaltiot voivat asettaa kyseiselle ajoneuvotyypille korkeampia raja-arvoja valmistajan toimittamien todisteiden perusteella. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle, joka puolestaan ilmoittaa asiasta muille jäsenvaltioille.

(*) EYVL L 76, 9.3.1970, s. 1.
(**) EYVL L 350, 28.12.1998, s. 1.
(***) EYVL L 190, 20.8.1972, s. 1.
(****) EYVL L 44, 16.2.2000, s. 1."