32003L0027

8.4.2003 *DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ* L 90/41

DYREKTYWA KOMISJI 2003/27/WE

z dnia 3 kwietnia 2003 r.

w sprawie dostosowania do postępu technicznego dyrektywy Rady 96/96/WE w odniesieniu do kontroli emisji spalin pojazdów silnikowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep ([1]), ostatnio zmienioną dyrektywą Komisji 2001/11/WE ([2]), w szczególności jej art. 7 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Programy dotyczące paliw samochodowych, zapoczątkowane w 1992 r. w celu zapewnienia podstaw analitycznych dla ustanowienia, w roku 2000 i w latach późniejszych, norm emisji zanieczyszczeń i jakości paliwa, których założeniem jest osiągnięcie celów w zakresie poprawy jakości powietrza ze szczególnym skupieniem się na ograniczeniu emisji zanieczyszczeń powodowanych przez pojazdy transportu drogowego, określiły normę obsługi pojazdu silnikowego jako najistotniejszy czynnik decydujący o wpływie ruchu drogowego na jakość powietrza.

(2) Dyrektywa 96/96/WE określa badania, jakie należy przeprowadzić podczas okresowych kontroli w celu sprawdzenia, czy poziom emisji zanieczyszczeń przez pojazdy napędzane silnikami benzynowymi, jak również silnikami Diesla, znajduje się nadal w dopuszczalnych granicach.

(3) Komisja ustanowiła roboczą grupę ekspertów, z Międzynarodowego Komitetu Kontroli Pojazdów Silnikowych (CITA) i z innych właściwych organizacji, która spotykała się w roku 2000. Grupa dokonała przeglądu rozwiązań dotyczących zmiany wartości dopuszczalnych w zakresie kontroli emisji określonych w dyrektywie 96/96/WE i w dyrektywie 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie ([3]), w celu ustalenia, czy można uzyskać wyniki bardziej korzystne dla środowiska naturalnego. Grupa doszła do wniosku, że ustanowione obecnie wartości dopuszczalne są zawsze wyższe od poziomu, który pojazd jest w stanie osiągnąć w praktyce, pod warunkiem że jest on właściwie obsługiwany; dlatego obecne wartości dopuszczalne nie są skuteczne w takim stopniu, w jakim mogłyby być w łatwiejszym wykrywaniu pojazdów powodujących dużą emisję, to znaczy pojazdów, których emisja spalin jest co najmniej o 50 % większa od emisji, której można by oczekiwać w przypadku właściwie obsługiwanego pojazdu.

(4) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego dyrektywy dotyczącej badań przydatności do ruchu pojazdów silnikowych i ich przyczep, ustanowionego na podstawie art. 8 dyrektywy 96/96/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W Załączniku do dyrektywy 96/96/WE wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 1 stycznia 2004 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposoby dokonania takiego odniesienia określają Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty przepisów prawa krajowego, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 3 kwietnia 2003 r.

W imieniu Komisji
Loyola DE PALACIO
Wiceprzewodniczący

([1]) Dz.U. L 46 z 17.2.1997, str. 1.
([2]) Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1.
([3]) Dz.U. L 190 z 20.8.1972, str. 1.

ZAŁĄCZNIK

Podpunkt 7.10 tiret czwarte załącznika II do dyrektywy 96/96/WE otrzymuje brzmienie:

„— sprawdzić, gdy jest to wykonalne, czy ogranicznik prędkości uniemożliwia przekroczenie określonych wartości przez pojazdy wymienione w art. 2 i 3 dyrektywy 92/6/EWG."

Podpunkt 8.2 załącznika II do dyrektywy 96/96/WE otrzymuje brzmienie:

„8.2. **Emisja spalin**

8.2.1. Pojazdy silnikowe wyposażone w silniki z zapłonem wymuszonym i napędzane benzyną

a) W których emisja spalin nie jest regulowana przez nowoczesne urządzenie kontroli emisji spalin, takie jak katalizator trójdrożny sterowany sondą lambda:

1. Kontrola wzrokowa układu wydechowego w celu sprawdzenia, czy jest on kompletny i w zadawalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.

2. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest ono kompletne i w zadawalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.

Po upływie odpowiedniego czasu rozgrzewania się silnika (biorąc pod uwagę zalecenia producenta) mierzy się na biegu jałowym (bez obciążenia) zawartość tlenku węgla (CO) w spalinach.

Maksymalną dopuszczalną zawartością tlenku węgla (CO) w gazach spalinowych jest zawartość tlenku węgla podawana przez producenta pojazdu. Jeśli brak jest danych na ten temat lub właściwe organy w Państwie Członkowskim podjęły decyzję o niestosowaniu tych danych jako wartości odniesienia, to wówczas zawartość CO nie może przekraczać:

i) w przypadku pojazdów, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu między datą, od której Państwa Członkowskie wprowadziły wymóg zgodności z dyrektywą 70/220/EWG (*) i dniem 1 października 1986 r.: zawartość CO — 4,5 % obj.;

ii) w przypadku pojazdów, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po 1 października 1986 r. — 3,5 % obj.

b) W których emisja spalin jest regulowana przez nowoczesne urządzenie kontroli emisji spalin, takie jak katalizator trójdrożny sterowany sondą lambda:

1. Kontrola wzrokowa układu wydechowego w celu sprawdzenia, czy jest on kompletny i w zadawalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.

2. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest ono kompletne i w zadawalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.

3. Skuteczności urządzenia kontroli emisji spalin za pomocą pomiaru wartości lambda i zawartości CO w spalinach zgodnie z sekcją 4 lub procedurami podanymi przez producenta i zatwierdzonymi podczas homologacji typu. W czasie każdego badania silnik należy przygotować zgodnie z zaleceniami producenta.

4. Emisja z układu wydechowego — wartości dopuszczalne

Maksymalną dopuszczalną zawartością tlenku węgla (CO) w gazach spalinowych jest zawartość tlenku węgla podawana przez producenta pojazdu. Jeśli brak jest danych na ten temat, to wówczas zawartość CO nie może przekraczać, jak następuje:

i) Pomiar podczas biegu jałowego silnika:

Maksymalna dopuszczalna zawartość CO w gazach spalinowych nie może przekraczać 0,5 % obj., a dla pojazdów, które uzyskały homologację zgodnie z wartościami dopuszczalnymi podanymi w wierszu A lub wierszu B tabeli w ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE (**) lub z późniejszymi zmianami, maksymalna zawartość CO nie może przekraczać 0,3 % obj. W przypadku gdy odniesienie do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE, nie jest możliwe, to powyższe wartości stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu 1 lipca 2002 r.

ii) Pomiar przy wysokiej prędkości obrotowej biegu jałowego (bez obciążenia), prędkość obrotowa silnika musi wynosić co najmniej 2 000 min^{-1}:

Zawartość CO: maksimum 0,3 % obj., a dla pojazdów, które uzyskały homologację zgodnie z wartościami dopuszczalnymi podanymi w wierszu A lub wierszu B tabeli w ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE lub z późniejszymi zmianami, maksymalna zawartość CO nie może przekraczać 0,2 % obj. W przypadku gdy odniesienie do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE, nie jest możliwe, to powyższe wartości stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu 1 lipca 2002 r.

Lambda: 1 ± 0,03 lub zgodnie ze specyfikacjami producenta.

iii) W przypadku pojazdów silnikowych wyposażonych w pokładowy system diagnostyczny (OBD) zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG (zmienioną dyrektywą 98/69/WE i z kolejnymi zmianami) Państwa Członkowskie mogą alternatywnie do badania określonego w pkt i) ustalać prawidłowe działanie układu emisji spalin za pomocą odpowiedniego odczytu wskazania pokładowego systemu diagnostycznego i jednocześnie sprawdzać sprawne działanie pokładowego systemu diagnostycznego w pojeździe.

8.2.2. Pojazdy silnikowe wyposażone w silniki o zapłonie samoczynnym (Diesla)

a) Zadymienie gazów spalinowych mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem.

b) Wstępne przygotowanie pojazdu

1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest gorący i czy jest w zadowalającym stanie mechanicznym.

2. Z wyjątkiem określonym w lit. d) pkt 5, pojazd nie będzie uznany za niesprawny, jeśli nie był wstępnie przygotowany zgodnie z następującymi wymaganiami:

i) Silnik powinien być w pełni rozgrzany, na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C lub, jeśli jest niższa, odpowiadać normalnej pracy silnika, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeśli, ze względu na układ silnika, pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie działania wentylatora silnika.

ii) Układ wydechowy należy przeczyścić poprzez co najmniej trzykrotne swobodne zwiększenie obrotów lub za pomocą innej równoważnej metody.

c) Procedura badania

1. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest kompletne i w zadawalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.

2. Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego przyspieszania silnik i każda zamontowana turbosprężarka muszą mieć obroty biegu jałowego. W przypadku silników Diesla o dużej przeciążalności oznacza to odczekanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przepustnicy.

3. W celu rozpoczęcia cyklu swobodnego przyspieszania należy nacisnąć pedał przepustnicy do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną wydajność pompy wtryskowej.

4. Podczas cyklu swobodnego przyspieszania silnik powinien osiągnąć maksymalną prędkość obrotową lub, w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkość podaną przez producenta, lub, jeśli nie jest ona podana, to dwie trzecie prędkości maksymalnej, zanim zwolni się pedał przepustnicy. Można to sprawdzić, na przykład, kontrolując prędkość obrotową silnika lub pozostawiając wystarczająco dużo czasu od początku naciśnięcia pedału przepustnicy do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii 1 i 2 wymienionych w załączniku 1 wynosi co najmniej dwie sekundy.

d) Wartości dopuszczalne

1. Poziom stężenia nie może przekraczać poziomu podanego na tabliczce zgodnie z dyrektywą 72/306/EWG (***).

2. Jeśli brak jest danych na ten temat lub właściwe organy w Państwie Członkowskim podjęły decyzję o niestosowaniu tych danych jako wartości odniesienia, to wówczas poziom stężenia nie może przekraczać poziomu podanego przez producenta lub następujących wartości dopuszczalnych współczynnika absorpcji:

Maksymalny współczynnik absorpcyjny:

— bezsprężarkowe silniki Diesla: 2,5 m^{-1},

— silniki Diesla z turbodoładowaniem: 3,5 m^{-1}

— wartość dopuszczalną 1,5 m^{-1} stosuje się do następujących pojazdów, które uzyskały homologację zgodnie z wartościami dopuszczalnymi podanymi w:

a) wierszu B tabeli w ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE — (Lekki pojazd samochodowy z silnikiem Diesla — Euro4);

b) wierszu B1 tabel w ppkt 6.2.1 Załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE (****) — (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności z silnikiem Diesla — Euro4);

c) wierszu B2 tabel w ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE — (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności z silnikiem Diesla — Euro5);

d) wierszu C tabel w ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE — (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności — EEV)

lub wartościami dopuszczalnymi zgodnymi z późniejszymi zmianami dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE, lub wartościami dopuszczalnymi zgodnymi z późniejszymi zmianami dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE, lub wartościami równoważnymi, w przypadku gdy stosuje się wyposażenie różne od typu wyposażenia stosowanego przy homologacji WE.

W przypadku gdy odniesienie do ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE, lub do ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE, nie jest możliwe, to powyższe wartości stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu 1 lipca 2008 r.

3. Pojazdy po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu przed dniem 1 stycznia 1980 r. nie podlegają tym wymaganiom.

4. Pojazdy nie spełniają wymagań, tylko jeśli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnych przyspieszeń przekraczają wartość graniczną. Można to obliczy, pomijając każdy pomiar, który znacznie odbiega od średniej z pomiarów lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa Członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań.

5. W celu uniknięcia zbędnego badania Państwa Członkowskie mogą, na zasadzie wyjątku od przepisów ppkt 8.2.2 lit. d) pkt 4, nie przyjąć pojazdów, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszania lub po cyklu czyszczenia (lub równoważnego) określonego w ppkt 8.2.2 lit. b) pkt 2 ppkt ii). Podobnie w celu uniknięcia zbędnego badania, Państwa Członkowskie mogą, na zasadzie wyjątku od przepisów ppkt 8.2.2 lit. d) pkt 4, przyjąć pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszania lub po cyklu czyszczenia (lub równoważnego) określonego w ppkt 8.2.2 lit. b) pkt 2 ppkt ii).

8.2.3. Wyposażenie służące do badań

Emisje wydzielane przez pojazdy silnikowe są mierzone za pomocą urządzeń, które muszą umożliwiać dokładne ustalenie, czy określony pojazd nie przekracza wartości przepisanych albo podanych przez producenta.

8.2.4. W przypadku gdy podczas homologacji WE dany typ pojazdu nie spełnia wartości dopuszczalnych ustanowionych w niniejszej dyrektywie, to Państwa Członkowskie mogą, na podstawie dowodu dostarczonego przez producenta, ustalić wyższe wartości dla tego typu pojazdu. Państwa te muszą niezwłocznie powiadomić o tym Komisję, która powiadamia ze swej strony pozostałe Państwa Członkowskie.

(*) Dz.U. L 76 z 9.3.1970, str. 1.
(**) Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1.
(***) Dz.U. L190 z 20.8.1972, str. 1.
(****) Dz.U. L 44 z 16.2.2000, str. 1.”.