32003L0027

SMERNICA KOMISIE 2003/27/ES

z 3. apríla 2003,

ktorou sa smernica Rady 96/96/ES prispôsobuje technickému pokroku z hľadiska testovania výfukových emisií motorových vozidiel

(Text s významom pre EHP)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na smernicu Rady 96/96/ES z 20. decembra 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel ([1]), naposledy zmenenú a doplnenú smernicou Komisie 2001/11/ES ([2]), a najmä na jej článok 7 ods. 2,

keďže:

(1) Programy Auto-Oil začaté v roku 1992, ktoré poskytli analytickú základňu pre stanovenie emisií vozidla a normy kvality paliva na rok 2000 a nasledujúce obdobie, aby sa dosiahli ciele kvality ovzdušia s osobitným zreteľom na zníženie emisií cestnej dopravy, určili normy údržby motorového vozidla ako kľúčový faktor vplyvu dopravy na kvalitu ovzdušia.

(2) Smernica 96/96/ES špecifikuje testy, ktoré je potrebné vykonať pri pravidelných kontrolách emisií z benzínových aj naftových motorov, aby sa zistilo, či sú ešte stále v rámci prijateľných limitov.

(3) Komisia vytvorila pracovnú skupinu z Medzinárodnej organizácie pre kontroly vozidiel (CITA) a z iných relevantných organizácií, ktorá sa stretla v priebehu roku 2000. Skupina preskúmala možnosti zmeny limitov pre emisné testy predpísaných v smernici 96/96/ES a smernici Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole úžitkových automobilov prevádzkovaných v spoločenstve ([3]), aby zistila, či by sa mohol zvýšiť prínos pre životné prostredie. Skupina dospela k záveru, že súčasné predpísané limity sú stále nad úrovňou, ktorú môže vozidlo dosiahnuť v praxi za predpokladu, že je správne udržiavané; súčasné limity nie sú preto tak účinné, ako by mohli byť, z hľadiska možnosti zistenia veľkých znečisťovateľov, t. j. vozidiel, ktorých výfukové emisie sú aspoň o 50 % vyššie, než by sa očakávalo u správne udržiavaného vozidla.

(4) Opatrenia tejto smernice sú v súlade so stanoviskom Výboru na prispôsobenie smernice o kontrolách technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel technickému pokroku, ktorý bol ustanovený podľa článku 8 smernice 96/96/ES,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Príloha II k smernici 96/96/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou k tejto smernici.

Článok 2

1. Členské štáty najneskôr do 1. januára 2004 uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť v 20. deň po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 3. apríla 2003

Za Komisiu

Loyola DE PALACIO

podpredsedníčka

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

PRÍLOHA

Štvrtá zarážka bodu 7.10 prílohy II k smernici 96/96/ES sa nahrádza takto:

„— kontrola, ak je to uskutočniteľné, či zariadenia obmedzujúce rýchlosť bránia vozidlám uvedeným v článku 2 a článku 3 smernice 92/6/EHS v prekročení predpísaných hodnôt.“

Bod 8.2 prílohy II k smernici 96/96/ES sa nahrádza takto:

„8.2 **Výfukové emisie**

8.2.1 Motorové vozidlá vybavené zážihovými (benzínovými) motormi

a) Ak nie sú výfukové emisie regulované moderným riadiacim emisným systémom, ako je trojcestný katalyzátor s Lambda sondou:

1. vizuálna kontrola výfukového systému, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť;

2. vizuálna kontrola zariadenia na kontrolu emisií inštalovaného výrobcom, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť.

Po primeranom období kondicionovania motora (berúc do úvahy odporúčania výrobcu) sa meria obsah oxidu uhoľnatého (CO) vo výfukových plynoch pri voľnobehu motora (bez zaťaženia).

Maximálne povolený obsah CO vo výfukových plynoch musí zodpovedať údajom výrobcu. Ak také informácie nie sú k dispozícii alebo ak príslušné orgány členského štátu sa rozhodnú, že také hodnoty nepoužijú ako referenčné hodnoty, obsah CO nesmie presiahnuť nasledovné hodnoty:

i) u vozidiel registrovaných alebo uvedených prvýkrát do prevádzky v čase medzi dátumom, od ktorého členský štát požadoval, aby vozidlá spĺňali požiadavky smernice 70/220/EHS (*), a 1. októbrom 1986: obsah CO — 4,5 % objemu,

ii) u vozidiel registrovaných alebo uvedených prvýkrát do prevádzky po 1. októbri 1986: obsah CO — 3,5 % objemu.

b) Ak sú výfukové emisie regulované moderným riadiacim emisným systémom, ako je trojcestný katalyzátor s Lambda sondou:

1. vizuálna kontrola výfukového systému, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť;

2. vizuálna kontrola zariadenia na kontrolu emisií inštalovaného výrobcom, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť;

3. stanovenie účinnosti emisného riadiaceho systému vozidla meraním lambda hodnoty a obsahu CO vo výfukových plynoch podľa oddielu 4, alebo podľa postupov navrhovaných výrobcom a schválených v čase typového schválenia. Pre každý z týchto testov sa motor kondicionuje v súlade s odporúčaniami výrobcu;

4. Emisie z výfukového potrubia – limitné hodnoty

Maximálne povolený obsah CO vo výfukových plynoch musí zodpovedať údajom výrobcu. Ak také informácie nie sú k dispozícii, obsah CO nesmie presiahnuť nasledovné hodnoty:

i) meranie pri voľnobežných otáčkach motora:

maximálne povolený obsah CO vo výfukových plynoch nesmie presiahnuť 0,5 % objemu a u vozidiel, ktoré boli typovo schválené podľa limitných hodnôt uvedených v riadku A alebo riadku B tabuľky v oddieli 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 98/69/ES (**), alebo neskoršími zmenami a doplnkami, maximálny obsah CO nesmie presiahnuť 0,3 % objemu. Ak zhoda so smernicou 70/220/EHS, zmenenou a doplnenou smernicou 98/69/ES, nie je možná, potom sa predchádzajúce ustanovenia uplatňujú na vozidlá registrované alebo prvýkrát uvedené do prevádzky po 1. júli 2002;

ii) meranie pri vysokých voľnobežných otáčkach motora (bez zaťaženia), otáčky motora aspoň 2 000 $min.^{-1}$:

obsah CO: maximálne 0,3 % objemu a u vozidiel, ktoré boli typovo schválené podľa limitných hodnôt uvedených v riadku A alebo riadku B tabuľky v oddieli 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 98/69/ES alebo neskoršími zmenami a doplnkami, maximálny obsah CO nesmie presiahnuť 0,2 % objemu. Ak zhoda so smernicou 70/220/EHS, zmenenou a doplnenou smernicou 98/69/ES, nie je možná, potom sa predchádzajúce ustanovenia uplatňujú na vozidlá registrované alebo prvýkrát uvedené do prevádzky po 1. júli 2002;

lambda: 1 ± 0,03 alebo podľa špecifikácií výrobcu;

iii) u motorových vozidiel vybavených palubnými diagnostickými (OBD) systémami v súlade so smernicou 70/220/EHS (zmenenou a doplnenou smernicou 98/69/ES alebo ďalšími zmenami a doplnkami), môžu členské štáty ako alternatívu k testu špecifikovanému v i) zistiť správne fungovanie emisného systému pomocou príslušného odčítania zo zariadenia OBD a súčasnej kontroly správneho fungovania OBD systému.

8.2.2 Motorové vozidlá vybavené vznetovými (dieselovými) motormi

a) Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až na medzné otáčky) s radiacou pákou v neutráli a zapnutou spojkou.

b) Predkondicionovanie vozidla:

1. Vozidlá sa môžu testovať bez predkondicionovania, hoci by sa malo z bezpečnostných dôvodov skontrolovať, či je motor zahriaty a či je v riadnom mechanickom stave.

2. S výnimkou uvedenou v písm. d) bode 5 sa žiadne vozidlo nesmie hodnotiť ako nevyhovujúce, ak nebolo predkondicionované podľa týchto požiadaviek:

i) motor dosiahol úplnú prevádzkovú teplotu, napríklad teplota oleja meraná sondou v trubici na meranie hladiny oleja je aspoň 80 °C, alebo normálnu prevádzkovú teplotu, ak je nižšia, alebo teplota motorového bloku meraná úrovňou infračerveného žiarenia je aspoň ekvivalentná. Ak na základe konfigurácie vozidla sa toto meranie nedá uskutočniť, stanovenie normálnej prevádzkovej teploty motora sa môže robiť inými prostriedkami, napríklad pomocou chladiaceho ventilátora motora;

ii) výfukový systém sa prepláchne aspoň troma cyklami voľnej akcelerácie pri voľnobežných otáčkach alebo ekvivalentnou metódou.

c) Postup testu:

1. vizuálna kontrola zariadenia na kontrolu emisií inštalovaného výrobcom, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť;

2. motor a akékoľvek namontované turbodúchadlo musia pred začiatkom cyklu voľnej akcelerácie dosiahnuť voľnobežné otáčky. U ťažkých dieselových motorov to znamená čakať aspoň 10 sekúnd po uvoľnení akcelerátora;

3. na začatie každého cyklu voľnej akcelerácie sa akceleračný pedál musí rýchlo (v priebehu menej než jednej sekundy) úplne stlačiť a podržať, ale nie násilne tak, aby sa dosiahla maximálna dodávka zo vstrekovacieho čerpadla;

4. počas každého cyklu voľnej akcelerácie motor musí dosiahnuť medzné otáčky alebo u vozidiel a automatickým prevodom, otáčky špecifikované výrobcom, alebo ak takýto údaj nie je k dispozícii, dve tretiny medzných otáčok predtým, než sa uvoľní akceleračný pedál. Toto by sa mohlo kontrolovať napríklad monitorovaním otáčok motora alebo dostatočným časom, ktorý uplynie medzi počiatočným stlačením pedálu a uvoľnením, čo by v prípade vozidiel kategórie 1 a 2 z prílohy I predstavovalo minimálne dve sekundy.

d) Limitné hodnoty

1. Úroveň koncentrácie nesmie prekročiť úroveň zaznamenanú na štítku podľa smernice Rady 72/306/EHS (***).

2. Ak také informácie nie sú k dispozícii alebo ak príslušné orgány členského štátu rozhodnú, že také hodnoty nepoužijú ako referenčné hodnoty, úroveň koncentrácie nesmie prekročiť úroveň stanovenú výrobcom alebo limitné hodnoty koeficientu absorpcie, ktoré sú nasledovné:

Maximálny koeficient absorpcie pre:

— dieselové motory s prirodzeným nasávaním = 2,5 m^{-1},

— turbopreplňované dieselové motory = 3,0 m^{-1},

— limit 1,5 m^{-1} platí pre nasledovné vozidlá, ktoré boli typovo schválené podľa limitných hodnôt uvedených v:

a) riadku B tabuľky v oddieli 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 98/69/ES – (Ľahké úžitkové vozidlá diesel – Euro 4);

b) riadku B1 tabuľky v oddieli 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 1999/96/ES (****) – (Ťažké úžitkové vozidlá diesel – Euro 4);

c) riadku B2 tabuľky v oddieli 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 1999/96/ES – (Ťažké úžitkové vozidlá diesel – Euro 5);

d) riadku C tabuľky v oddieli 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 1999/96/ES – (Ťažké úžitkové vozidlá diesel – EEV);

alebo limitných hodnôt v neskorších zmenách a doplnkoch smernice 70/220/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 98/69/ES, alebo limitných hodnôt v neskorších zmenách a doplnkoch smernice 88/77/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 1999/96/ES, alebo ekvivalentných hodnôt pri použití zariadenia iného typu než je zariadenie použité pre ES typové schválenie.

Ak nie je možné dodržať požiadavky oddielu 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 98/69/ES, alebo oddielu 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 1999/96/ES, potom sa predchádzajúce ustanovenia uplatňujú na vozidlá registrované alebo prvýkrát uvedené do prevádzky po 1. júli 2008.

3. Na vozidlá registrované alebo prvýkrát uvedené do prevádzky pred 1. januárom 1980 sa tieto požiadavky nevzťahujú.

4. Vozidlá v teste neobstoja len vtedy, keď aritmetické priemery minimálne troch cyklov voľnej akcelerácie prekročia limitné hodnoty. To sa môže vypočítať tak, že sa nebude brať do úvahy žiadne meranie, ktoré sa značne odchyľuje od nameraného priemeru, alebo výsledok ktoréhokoľvek iného štatistického výpočtu, ktorý zohľadňuje rozptyl meraní. Členské štáty môžu obmedziť počet testovacích cyklov.

5. Aby sa zabránilo nepotrebnému testovaniu, členské štáty môžu, odchylne od ustanovení bodu 8.2.2 písm. d) bodu 4, medzi nevyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, u ktorých namerané hodnoty značne prekračujú limitné hodnoty po menej než troch cykloch voľnej akcelerácie alebo po preplachovacích cykloch (alebo po ekvivalentnom postupe) špecifikovaných v bode 8.2.2 písm. b) ods. 2 bode ii). Rovnako, aby sa zabránilo nepotrebnému testovaniu, členské štáty môžu, odchylne od ustanovení bodu 8.2.2 písm. d) bodu 4, medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, u ktorých sú namerané hodnoty značne pod limitnými hodnotami po menej než troch cykloch voľnej akcelerácie alebo po preplachovacích cykloch (alebo po ekvivalentnom postupe) špecifikovaných v bode 8.2.2 písm. b) ods. 2 bode ii).

8.2.3 Testovacie prístroje

Emisie vozidiel sa testujú s použitím prístrojov konštruovaných tak, aby sa dalo presne stanoviť, či boli splnené limitné hodnoty predpísané alebo udané výrobcom.

8.2.4 Keď sa počas ES typového schvaľovania zistí, že typ vozidla nevyhovuje limitným hodnotám stanoveným touto smernicou, členské štáty môžu stanoviť vyššie limitné hodnoty pre takýto typ vozidla na základe dôkazu poskytnutého výrobcom. Musia o tom okamžite informovať Komisiu, ktorá informuje ostatné členské štáty.

(*) Ú. v. ES L 76, 9.3.1970, s. 1.
(**) Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 1.
(***) Ú. v. ES L 190, 20.8.1972, s. 1.
(****) Ú. v. ES L 44, 16.2.2000, s. 1.“