32003L0027

8.4.2003 URADNI LIST EVROPSKE UNIJE L 90/41

DIREKTIVA KOMISIJE 2003/27/ES

z dne 3. aprila 2003

o prilagoditvi Direktive Sveta 96/96/ES glede preskušanja emisij izpušnih plinov iz motornih vozil tehničnemu napredku

(Besedilo velja za EGP)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive Sveta 96/96/ES z dne 20. decembra 1996 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na tehnične preglede motornih vozil in njihovih priklopnikov ([1]), kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2001/11/ES ([2]), ter zlasti člena 7(2) direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V programih avtomobilskih goriv, ki so bili uvedeni leta 1992 zaradi zagotovitve analitske podlage za določitev emisij vozil in standardov kakovosti goriva za leto 2000 in naslednja leta, da bi bili doseženi cilji kakovosti ozračja s posebnim poudarkom na zmanjšanju emisij v cestnem prometu, je bil opredeljen standard vzdrževanja motornih vozil kot ključni dejavnik pri učinku prometa na kakovost ozračja.

(2) Direktiva 96/96/ES opredeljuje preskuse, ki jih je treba opraviti ob rednih pregledih, da se preveri, ali so emisije vozil z bencinskimi in dizelskimi motorji še vedno znotraj sprejemljivih meja.

(3) Komisija je ustanovila delovno skupino izvedencev iz Mednarodnega odbora za preglede motornih vozil (CITA) in drugih ustreznih organizacij, ki se je sestala v letu 2000. Skupina je preučila možnosti za spremembe mejnih vrednosti za preskuse emisij, predpisane v Direktivi 96/96/ES in Direktivi 2000/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. junija 2000 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti motornih vozil, ki vozijo v Skupnosti ([3]), da bi se ugotovilo, če bi se lahko doseglo izboljšanje okoljskih koristi. Skupina je ugotovila, da so sedanje predpisane meje vse skupaj precej nad tistim, kar lahko vozilo doseže v praksi, pod pogojem, da je pravilno vzdrževano: sedanje mejne vrednosti torej niso tako učinkovite, kakor bi lahko bile, če bi se olajšalo odkrivanje večjih onesnaževalcev ozračja, tj. vozil, katerih emisije izpušnih plinov znašajo vsaj 50 % več, kakor bi se pričakovalo od pravilno vzdrževanega vozila.

(4) Ukrepi, predvideni s to direktivo, so v skladu z mnenjem Odbora za prilagoditev Direktive o tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil tehničnemu napredku, ki je bil ustanovljen s členom 8 Direktive 96/96/ES –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Priloga II k Direktivi 96/96/ES se spremeni, kakor je določeno v Prilogi k tej direktivi.

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 1. januarja 2004. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice predložijo Komisiji besedila predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 3. aprila 2003

Za Komisijo

Loyola DE PALACIO

Podpredsednica

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

PRILOGA

Četrta alinea točke 7.10 Priloge II k Direktivi 96/96/ES se nadomesti:

„— kadar je izvedljivo, preveriti, ali naprava za omejevanje hitrosti preprečuje, da bi vozila iz člena 2 in člena 3 Direktive 92/6/EGS presegla predpisane vrednosti.“

Točka 8.2 Priloge II k Direktivi 96/96/ES se nadomesti:

„8.2 **Emisije izpušnih plinov**

8.2.1 Motorna vozila, opremljena z motorji na prisilni vžig, ki obratuje na bencin

(a) Kadar emisij izpušnih plinov ne uravnava sodobni sistem za uravnavanje emisij, kot je tristezni katalizator z zaznavalom lambda:

1. Vizualni pregled izpušnega sistema za preverjanje, da je popoln, v zadovoljivem stanju in ne pušča.

2. Vizualni pregled vsake opreme za uravnavanje emisij, ki jo je vgradil proizvajalec za preverjanje, da je popolna, v zadovoljivem stanju in ne pušča.

Po primernem času ogrevanja motorja (ob upoštevanju priporočil proizvajalca) se, ko je motor v prostem teku (brez obremenitve), izmeri vsebnost ogljikovega monoksida (CO) v izpušnih plinih.

Največja dovoljena vsebnost CO v izpušnih plinih je tista, ki jo navaja proizvajalec vozila. Kadar tega podatka ni na voljo ali pristojni organi držav članic odločijo, da se ne bodo uporabi kot referenčna vrednost, vsebnost CO ne sme presegati naslednjih vrednosti:

(i) pri vozilih, prvič registriranih ali danih v promet med datumom, od katerega države članice zahtevajo, da so vozila v skladu z Direktivo 70/220/EGS (*), in 1. oktobrom 1986: CO — 4,5 % vol.

(ii) pri vozilih, prvič registriranih ali danih v promet po 1. oktobru 1986 — 3,5 % vol.

(b) Kadar emisije izpušnih plinov uravnava sodobni sistem za uravnavanje emisij, kot je tristezni katalizator z zaznavalom lambda:

1. Vizualni pregled izpušnega sistema za preverjanje, da je popoln, v zadovoljivem stanju in ne pušča.

2. Vizualni pregled vsake opreme za uravnavanje emisij, ki jo je vgradil proizvajalec, da se preveri, ali je popolna, v zadovoljivem stanju in ne pušča.

3. Določitev izkoristka sistema za uravnavanje emisij vozila z merjenjem vrednosti lambda in vsebnosti CO v izpušnih plinih v skladu z oddelkom 4 ali postopki, ki jih predlagajo proizvajalci in so odobreni v času homologacije. Pri vsakem preskusu se motor ogreje v skladu s priporočili proizvajalca.

4. Emisije izpušne cevi — mejne vrednosti

Največja dovoljena vsebnost CO v izpušnih plinih je tista, ki jo navaja proizvajalec vozila. Če tega podatka ni na voljo, vsebnost CO ne sme presegati naslednjih vrednosti:

(i) Meritev pri številu vrtljajev motorja v prostem teku:

Največja dovoljena vsebnost CO v izpušnih plinih ne sme presegati 0,5 % vol. in pri vozilih, ki so bila homologirana v skladu z mejnimi vrednostmi iz vrstice A ali vrstice B v tabeli v oddelku 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES (**) ali poznejšimi spremembami, največja vsebnost CO ne sme presegati 0,3 % vol. Če uskladitev z Direktivo 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES, ni možna, zgoraj navedeno velja za vozila, prvič registrirana ali dana v promet po 1. juliju 2002.

(ii) Meritev pri zgornjem številu vrtljajev motorja v prostem teku (brez obremenitve), mora biti število vrtljajev motorja najmanj 2 000 min^{-1}:

Vsebnost CO: največ 0,3 % vol. in za vozila, ki so bila homologirana v skladu z mejnimi vrednostmi iz vrstice A ali vrstice B v tabeli v oddelku 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES ali poznejšimi spremembami, največja vsebnost CO ne sme presegati 0,2 % vol. Če uskladitev z Direktivo 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES, ni možna, zgoraj navedeno velja za vozila, prvič registrirana in dana v promet po 1. juliju 2002.

Lambda: 1 ± 0,03 ali v skladu s specifikacijami proizvajalca.

(iii) Za motorna vozila, opremljena z vgrajenimi sistemi za diagnostiko na vozilu (OBD) v skladu z Direktivo 70/220/EGS (kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES in poznejšimi spremembami), lahko države članice, kot alternativo k preskusu, ki je opredeljen v (i), ugotavljajo pravilno delovanje sistema emisij z ustreznim odčitavanjem z naprave OBD in hkratnim preverjanjem pravilnega delovanja sistema OBD.

8.2.2 Motorna vozila, opremljena z (dizelskimi) motorji na kompresijski vžig

(a) Motnost izpušnega plina, ki jo je treba meriti med prostim pospeševanjem (brez obremenitve od prostega teka do hitrosti prekinitve delovanja) z ročico menjalnika v nevtralnem položaju in vključeno sklopko.

(b) Predhodno ogrevanje vozila:

1. Vozila se lahko preskušajo brez predhodnega ogrevanja, čeprav naj se iz varnostnih razlogov preveri, ali je motor ogret in v zadovoljivem mehanskem stanju.

2. Razen v skladu s pododstavkom (d)(5) noben preskus vozila ne bo ocenjen kot neopravljen, če vozilo ni bilo predhodno ogreto v skladu z naslednjimi zahtevami:

(i) Motor je popolnoma ogret, na primer temperatura motornega olja, merjena z zaznavalom v cevi paličice za merjenje ravni olja, mora znašati vsaj 80 °C, ali normalno temperaturo delovanja, če je nižja, temperatura bloka motorja, merjena z ravnijo infrardečega sevanja, pa mora biti vsaj enakovredna temperatura. Če je ta meritev zaradi konfiguracije vozila nepraktična, se lahko normalna temperatura obratovanja motorja ugotavlja na druge načine, na primer z delovanjem ventilatorja motorja.

(ii) Izpušni sistem se očisti z vsaj tremi cikli pospeševanja ali z enakovredno metodo.

(c) Postopek preskusa:

1. Vizualni pregled vsake opreme za uravnavanje emisij, ki jo je vgradil proizvajalec, da se preveri, ali je popolna, v zadovoljivem stanju in ne pušča.

2. Motor in morebitno vgrajeno turbopuhalo morata pred začetkom vsakega cikla pospeševanja doseči število vrtljajev v prostem teku. Pri težkih dizelskih motorjih to pomeni, da je treba počakati vsaj 10 sekund po sprostitvi dušilke.

3. Za sprožitev vsakega cikla pospeševanja se mora na pedal za plin pritisniti hitro in do konca (v manj kakor eni sekundi), pedal pa je treba držati pritisnjen, vendar ne sunkovito, da se doseže največji dovod goriva iz tlačilke za vbrizganje goriva.

4. V vsakem ciklu pospeševanja motor doseže število vrtljajev, pri katerih se začne zapora dovoda goriva, ali pri vozilih z avtomatskimi prenosi hitrost, ki jo predeli proizvajalec, ali če ti podatki niso na voljo, dve tretjini števila vrtljajev, pri katerih se začne zapora dovoda goriva, preden se sprosti dušilka. To se lahko preveri na primer z nadzorovanjem števila vrtljajev motorja ali tako, da se omogoči, da preteče dovolj časa od začetnega pritiska na dušilko do njene sprostitve, kar naj pri vozilih kategorije 1 in 2 Priloge 1 znaša vsaj dve sekundi.

(d) Mejne vrednosti

1. Raven koncentracije ne sme presegati ravni, navedene na tablici, v skladu z Direktivo Sveta 72/306/EGS (***).

2. Če ti podatki niso na voljo ali če pristojni organi držav članic odločijo, da jih ne bodo uporabili kot referenčne vrednosti, raven koncentracije ne sme presegati ravni, ki jo je navedel proizvajalec, ali mejnih vrednosti koeficienta absorpcije, ki so naslednje:

Največji koeficient absorpcije za:

— naravno polnjene dizelske motorje = 2,5 m^{-1},

— tlačno polnjene motorje s turbopuhalom = 3,0 m^{-1},

— mejna vrednost 1,5 m^{-1} velja za naslednja vozila, ki so bila tipsko odobrena v skladu z mejnimi vrednostmi, navedenimi v:

(a) vrstici B tabele v oddelku 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES — (lahko tovorno vozilo — dizel — Euro 4);

(b) vrstici B1 tabele v oddelku 6.2.1. Priloge I k Direktivi 88/77/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 1999/96/ES (****) — (težko tovorno vozilo — dizel — Euro 4);

(c) vrstici B2 tabele v oddelku 6.2.1. Priloge I k Direktivi 88/77/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 1999/96/ES — (težko tovorno vozilo — dizel — Euro 5);

(d) vrstici C tabele v oddelku 6.2.1. Priloge I k Direktivi 88/77/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 1999/96/ES — (težko tovorno vozilo — dizel — EEV);

ali mejne vrednosti v poznejših spremembah Direktive 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES, ali mejne vrednosti v poznejših spremembah Direktive 88/77/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 1999/96/ES, ali enakovredne vrednosti, če se uporablja vrsta opreme, ki se razlikuje od tiste, ki se uporablja za ES-homologacijo.

Če uskladitev z oddelkom 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES, ali z oddelkom 6.2.1 Priloge I k Direktivi 88/77/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 1999/96/ES, ni možna, velja zgoraj navedeno za vozila, prvič registrirana ali dana v promet po 1. juliju 2008.

3. Vozila, prvič registrirana ali dana v promet pred 1. januarjem 1980, so izvzeta iz teh zahtev.

4. Vozila ne opravijo preskusa samo, če aritmetične srednje vrednosti vsaj zadnjih treh ciklov pospeševanja presegajo mejno vrednost. To se lahko izračuna brez upoštevanja katere koli meritve, ki znatno odstopa od izmerjene srednje vrednosti, ali rezultata katerega koli drugega statističnega izračuna, ki upošteva razpršitev meritev. Države članice lahko omejijo število preskusnih ciklov.

5. Države članice lahko, da bi preprečile nepotrebno preskušanje, z odstopanjem od določb odstavka 8.2.2(d)(4) ocenijo, da vozila niso opravila preskusa, če njihove izmerjene vrednosti znatno presegajo mejne vrednosti po manj kakor treh ciklih pospeševanja ali po ciklih čiščenja (ali enakovrednih postopkih), opredeljenih v pododstavku 8.2.2(b)2(ii). Prav tako lahko države članice, da bi preprečile nepotrebno preskušanje, z odstopanjem od določb odstavka 8.2.2(d)(4) ocenijo, da so vozila opravila preskus, če so njihove izmerjene vrednosti znatno pod mejnimi vrednostmi po manj kakor treh ciklih prostega pospeševanja ali po ciklih čiščenja (ali enakovrednih postopkih), opredeljenih v pododstavku 8.2.2(b)2(ii).

8.2.3 Oprema za preskušanje

Emisije vozila se preskušajo z opremo, izdelano za natančno ugotavljanje, ali so izpolnjene mejne vrednosti, ki jih je predpisal ali navedel proizvajalec.

8.2.4 Če se pri ES-homologaciji ugotovi, da tip vozila ne izpolnjuje mejnih vrednosti iz te direktive, lahko države članice za navedeni tip vozila določijo višje vrednosti na podlagi dokaza, ki ga predloži proizvajalec. O tem morajo takoj obvestiti Komisijo, ta pa mora obvestiti druge države članice.

(*) UL L 76, 9.3.1970, str. 1.
(**) UL L 350, 28.12.1998, str. 1.
(***) UL L 190, 20.8.1972, str. 1.
(****) UL L 44, 16.2.2000, str. 1.“