

32003L0027

8.4.2003

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

L 90/41

ДИРЕКТИВА 2003/27/ЕО НА КОМИСИЯТА**от 3 април 2003 година****за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 96/96/ЕО на Съвета относно контрола на отработените емисии на моторните превозни средства****(текст от значение за ЕИП)**

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаването на Европейската общност,

като взе предвид Директива 96/96/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки относно техническия контрол на моторните превозни средства и на техните ремаркета ⁽¹⁾, последно изменена с Директива 2001/11/ЕО на Комисията ⁽²⁾, и по-специално член 7, параграф 2 от нея,

като има предвид, че:

- (1) Програмите „Автомобил-петрол“ („Auto-oil“), които бяха предприети през 1992 г. с цел да се представят анализите, които да послужат като основа за определянето на нормите за газовите емисии на превозните средства и за качеството на горивата през 2000 и следващите години, с оглед да се постигнат целевите показатели за качество на въздуха, наблягайки в частност на намаляването на емисиите от автомобилния транспорт, позволиха да се констатира, че равнището на поддръжка на моторните превозни средства е основен фактор за влиянието на пътното движение върху качеството на въздуха.
- (2) Директива 96/96/ЕО уточнява изпитванията, които трябва да се провеждат по време на периодичния технически преглед с цел да се провери дали емисиите на бензиновите и на дизеловите моторни превозни средства остават в приемливи граници.
- (3) Комисията създаде работна група от експерти от Международния комитет за автомобилна техническа инспекция (СІТА) и от други заинтересовани организации, която заседава през 2000 г. Групата разгледа възможностите за промяна на пределните стойности за изпитванията на емисии, предписани от Директива 96/96/ЕО и от Директива 2000/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 юни 2000 г. относно пътния контрол на техническата безопасност на товарните автомобили, които се движат в Общността ⁽³⁾, с оглед да се определи дали това може да е полезно за околната среда. Групата стигна до заключение, че предписваните понастоящем пределни стойности са във всички случаи доста над стойностите, които превозните средства могат да достигнат на практика, при условие че са добре поддържани: тези пределни стойности нямат обаче очакваната от тях ефикасност, за да се улесни откриването

на превозните средства — най-големи замърсители, тоест тези, чиито отработени емисии са най-малко над 50 % от равнището, което би се очаквало да достигнат добре поддържаните превозни средства.

- (4) Мерките, предвидени в настоящата директива, са в съответствие със становището на Комитета за привеждане в съответствие с техническия прогрес на директивата относно техническия контрол на моторните превозни средства и на техните ремаркета, учреден с член 8 от Директива 96/96/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Приложение II към Директива 96/96/ЕО се изменя в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Държавите-членки въвеждат в сила законите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 1 януари 2004 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на това позоваване се приемат от държавите-членки

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете на разпоредбите от националното си законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден от датата на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.**Член 4**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 3 април 2003 година.

За Комисията

Loyola DE PALACIO

Заместник-председател

⁽¹⁾ ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 1.⁽²⁾ ОВ L 48, 17.2.2001 г., стр. 20.⁽³⁾ ОВ L 203, 10.8.2000 г., стр. 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Точка 7.10., четвърто тире от приложение II към Директива 96/96/ЕО се заменя със следния текст:

„— проверява се, доколкото е възможно, дали ограничителят на скоростта възпрепятства превозните средства, споменати в членове 2 и 3 от Директива 92/6/ЕИО, да превишават предписаните стойности.“

Точка 8.2. от приложение II към Директива 96/96/ЕО се заменя със следния текст:

„8.2. Емисии от отработили газове

8.2.1. Превозни средства, оборудвани с двигател с принудително запалване (бензин)

а) Когато отработените емисии не са ограничени от усъвършенствана система за регулиране, като например трипътен каталитичен конвертор, управляван от лямбда-сонда:

1. Визуално инспектиране на изпускателната система с оглед да се провери дали е комплектована и в задоволително състояние и дали няма течове.
2. Визуално инспектиране на всяко монтирано от производителя оборудване за регулиране на емисиите с оглед да се провери дали е комплектовано и в задоволително състояние и дали няма течове.

След достатъчен период на привеждане на двигателя до работен режим (като се вземат предвид препоръките на производителя) концентрацията на емисиите от въглероден окис (СО) се измерва при работа на празен ход на двигателя (двигателят е с отцепен съединител).

Максимално допустимата концентрация на СО в отработените газове е указаната от производителя на превозното средство. Когато тази стойност не е налице или когато компетентните органи на държавите-членки решат да не я приемат като референтна стойност, концентрацията на СО не трябва да надвишава следните стойности:

- i) за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация между датата, определена от държавите-членки, от която тези превозни средства трябва да удовлетворяват Директива 70/220/ЕИО (*), и 1 октомври 1986 г.: СО: — 4,5 об. %;
- ii) за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 октомври 1986 г.: СО: — 3,5 об. %.

б) Когато емисиите се контролират от усъвършенствана система за регулиране, като например трипътен каталитичен конвертор, управляван от лямбда-сонда:

1. Визуално инспектиране на изпускателната система с оглед да се провери дали е комплектована и в задоволително състояние и дали няма течове.
2. Визуално инспектиране на всяко монтирано от производителя оборудване за регулиране на емисиите с оглед да се провери дали е комплектовано и в задоволително състояние и дали няма течове.
3. Определяне на ефикасността на системата за регулиране на емисиите чрез измерване на стойността лямбда и на концентрацията на въглероден окис (СО) в отработените газове в съответствие с разпоредбите на точка 4 или на процедурите, предложени от производителя и одобрени по време на типовото одобрение. За всяко от изпитванията двигателят се привежда до съответната работна температура в съответствие с препоръките на производителя на превозното средство.
4. Емисии при изхода на изпускателната тръба — пределни стойности

Максимално допустимата концентрация на СО в отработените газове е указаната от производителя на превозното средство. Когато тази стойност не е налице, концентрацията на СО не трябва да надвишава следните стойности:

i) измервания, които се извършват при работа на празен ход на двигателя:

максимално допустимата концентрация на СО в отработените газове не трябва да надвишава 0,5 об. %; тя не трябва да надвишава 0,3 об. % за превозните средства, които са типово одобрени в съответствие с пределните стойности, указани на ред А или Б на таблицата в точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО (**), или впоследствие. Когато няма възможно съответствие с Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, разпоредбите по-горе се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 юли 2002 г.;

ii) измервания, които се извършват при работа на празен ход на двигателя с високи обороти, скорост на двигателя (при отцепен съединител) най-малко равна на 2000 min^{-1} :

максимално допустимата концентрация на СО в отработените газове не трябва да надвишава 0,3 об. %; тя не трябва да надвишава 0,2 об. % за превозните средства, типово одобрени в съответствие с пределните стойности, указани на ред А или Б на таблицата в точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО или впоследствие. Когато няма възможно съответствие с Директива 70/220/ЕИО, изменена и допълнена с Директива 98/69/ЕО, разпоредбите по-горе се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 юли 2002 г.

Лямбда: $1 \pm 0,03$ или според спецификациите на производителя;

- iii) за моторните превозни средства, оборудвани с бордова диагностична система (БДС) в съответствие с Директива 70/220/ЕИО (изменена с Директива 98/69/ЕО и впоследствие), държавите-членки могат, вместо да използват указаното в i) изпитване, да контролират функционирането на системата за регулиране на емисиите, като извършват подходящо отчитане на данните на устройството БДС, като едновременно с това проверяват правилното функциониране на системата БДС.

8.2.2. Превозни средства, оборудвани с двигател със запалване на горивно-въздушната смес от съгъстяване (дизелов двигател)

- a) Измерване на непрозрачността на димните емисии при свободно ускорение (двигател с отцепен съединител, от скоростта при празен ход до скоростта на прекъсване на захранването), като скоростният лост е в неутрално положение и педалът на съединителя е натиснат.
- b) Привеждане на превозното средство до работно положение:
1. Превозните средства могат да се контролират без предварително привеждане до работно положение, но не и без да се установи, поради изискванията за безопасност, че двигателят е загрял и е в задоволително състояние от механична гледна точка.
 2. С изключение на предвиденото в буква г), точка 5, нито едно превозно средство не може да бъде отказано, без то да е било приведено в следното състояние:
 - i) двигателят трябва да е напълно загрял: с други думи, температурата на маслото на двигателя, измерена с помощта на сонда в тръбата за контролиране на равнището му, трябва да е най-малко равна на 80 °C или да съответства на нормалната температура на работа, ако тя е по-ниска, или пък температурата на блока на двигателя, измерена според равнището на инфрачервеното излъчване, трябва да достигне еквивалентна стойност. Ако поради конфигурацията на превозното средство не е възможно да се извършат тези измервания, нормалната температура на работа на двигателя може да се установени по друг начин, например, въз основа на работата на вентилатора за охлаждане на двигателя;
 - ii) изпускателната системата трябва да се прочисти с три резки натискания на педала на газта при празен ход на двигателя или чрез еквивалентен начин.
- в) Процедура на изпитване:
1. Визуално инспектиране на всяко монтирано от производителя оборудване за регулиране на емисиите с оглед да се провери дали е комплектовано и в задоволително състояние и дали няма течове от него.
 2. Двигателят и, според случая, турбокомпресорът трябва да работят с оборотите на празен ход преди началото на всеки цикъл на свободно ускорение. За двигателите на тежкотоварните автомобили това означава, че трябва да се изчака най-малко 10 секунди след отпускането на педала на газта.
 3. В началото на всеки цикъл на свободно ускорение педалът на газта трябва да се натисне бързо и плавно (за по-малко от една секунда), но не и прекалено рязко, така че да се постигне максимален дебит на помпата за впръскване на гориво.
 4. При всеки цикъл на свободно ускорение двигателят трябва да достигне до скоростта на прекъсване на захранването или, за колите с автоматична трансмисия, скоростта, указана от производителя или, ако тя не е известна, две трети от скоростта на прекъсване на захранването, преди да се отпусне педалът на газта. Това може да се разбере, например, като се наблюдава режимът на работа на двигателя или като се остави да изтече достатъчен промеждутък от време между момента, в който се натиска педалът на газта, и момента, в който той се отпуска, тоест най-малко две секунди за превозните средства от категории 1 и 2 от приложение I.
- г) Пределни стойности:
1. Равнището на концентрация не трябва да надвишава равнището, записано на табелката в съответствие с Директива 72/306/ЕИО (**).
 2. Когато тази стойност не е налична или когато компетентните органи на държавите-членки решат да не я приемат като референтна стойност, концентрацията не трябва да надвишава обявеното от производителя равнище или следните пределни стойности на коефициента на поглъщане.
 Максимален коефициент на поглъщане за:
 - дизелови двигатели с обикновено всмукване: 2,5 m⁻¹,
 - дизелови двигатели с турбокомпресор: 3,0 m⁻¹,
 - прилага се ограничение от 1,5 m⁻¹ за следните превозни средства, одобрени в съответствие с указаните пределни стойности:
 - a) на ред Б на таблицата в точка 5.3.1.4. от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО (лекотоварни автомобили с дизелов двигател — Еуро 4);
 - b) на ред Б1 на таблиците в точка 6.2.1. от приложение I към Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО (***) (лекотоварни автомобили с дизелов двигател — Еуро 4);
 - v) на ред Б2 на таблиците в точка 6.2.1. от приложение I към Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО (тежкотоварни автомобили с дизелов двигател — Еуро 5);

- г) на ред В на таблиците в точка 6.2.1. от приложение I към Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО (тежкотоварни автомобили — EEV);

или в съответствие с пределните стойности, дадени в последващо изменение на Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, или в съответствие с пределните стойности, дадени в последващо изменение на Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО, или в съответствие с еквивалентни пределни стойности, ако се използва друг тип апарат от този, използван за одобряването на ЕО.

Когато няма възможно съответствие с точка 5.3.1.4. от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, или с точка 6.2.1. от приложение I към Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО, разпоредбите по-горе се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 юли 2008 г.

3. Тези разпоредби не се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация преди 1 януари 1980 г.
4. Превозните средства се отказват само ако средно аритметичната от наблюдаваните стойности при най-малко трите последни цикъла на свободно ускорение надвишава пределната стойност. Тази средна стойност може да се изчисли, като не се вземат предвид наблюдаваните стойности, които се отклоняват значително от измерената средна стойност, или да се получи с друг метод на статистическо изчисление, който взема предвид наличието на разлики в измерените стойности. Държавите-членки могат да ограничават броя на изпитвателните цикли за провеждане.
5. За да се избегнат ненужните изпитвания, държавите-членки могат, по изключение от разпоредбите на точка 8.2.2., буква г) 4, да отказват превозни средства, за които стойностите, наблюдавани през най-малко три цикъла на свободно ускорение или след циклите на прочистване, посочени в точка 8.2.2., буква б), 2 ii), (или при прилагане на еквивалентна процедура), надвишават значително пределните стойности. Също така, за да се избегнат ненужните изпитвания, държавите-членки могат, по изключение от разпоредбите на точка 8.2.2., буква г) 4, да одобряват превозни средства, за които стойностите, наблюдавани през най-малко три цикъла на свободно ускорение или след циклите на прочистване, посочени в точка 8.2.2., буква б), 2, ii) (или при прилагане на еквивалентна процедура), са значително по-ниски от пределните стойности.

8.2.3. Апаратура за контрол

Емисиите на превозните средства се контролират с помощта на апаратура, създадена да определя с точност степента на спазване на пределните стойности, предписани или указани от производителя.

- 8.2.4. В случая, когато по време на одобряването на ЕО тип превозно средство не е успяло да спазва пределните стойности, определени в настоящата директива, държавите-членки могат да определят по-високи пределни стойности за този тип превозно средство въз основа на предоставени от производителя доказателства. Те незабавно информират Комисията за това, която на свой ред информира останалите държави-членки.

(*) ОВ L 76, 9.3.1970 г., стр. 1.

(**) ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 1.

(***) ОВ L 190, 20.8.1972 г., стр. 1.

(****) ОВ L 44, 16.2.2000 г., стр. 1.“