

32003L0026

8.4.2003

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÉ UNIE

L 90/37

SMĚRNICE KOMISE 2003/26/ES

ze dne 3. dubna 2003,

kteřou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES, pokud jde o omezovače rychlosti a emise z výfuku užitkových vozidel

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství ⁽¹⁾, a zejména na článek 8,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice 2000/30/ES se týká právního rámce pro silniční technické kontroly užitkových vozidel přepravujících cestující nebo zboží. Uvedená směrnice požaduje, aby členské státy doplnily každý rok roční technické prohlídky o nahodilé kontroly reprezentativního podílu parku užitkových vozidel na jejich silnicích.
- (2) Rozsah technických prohlídek je dán směrnicí Rady 96/96/ES ze dne 20. prosince 1996 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se technických prohlídek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽²⁾, naposledy pozměněnou směrnicí Rady 2001/11/ES ⁽³⁾, která se vztahuje na pravidelné technické prohlídky, a směrnicí 2000/30/ES, která se vztahuje na silniční technické kontroly těžkých užitkových vozidel. Obě směrnice obsahují ustanovení o stejném výboru a stejných postupech pro přizpůsobování technickému pokroku.
- (3) Směrnice 96/96/ES byla změněna stanovením přísnějších mezních hodnot emisí pro určité kategorie motorových vozidel a funkčních zkoušek omezovačů rychlosti u těžkých užitkových vozidel. Aby směrnice 2000/30/ES odpovídala uvedené směrnici, je třeba ji rovněž upravit tak, aby zahrnovala nová technická ustanovení, tj. zařadit palubní diagnostický systém (OBD) a omezovače rychlosti do působnosti silničních technických kontrol. Směrnice 2000/30/ES vyžaduje rovněž aktualizaci (společně se směrnicí 96/96/ES) tak, aby do ní byly včleněny změněné mezní hodnoty emisí pro určité kategorie motorových vozidel.

- (4) Opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobování technickému pokroku, zřízeného článkem 8 směrnice 70/156/EHS,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Přílohy I a II směrnice 2000/30/EHS se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 1. ledna 2004. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropských společenství.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 3. dubna 2003.

Za Komisi

Loyola DE PALACIO

místopředsedkyně

⁽¹⁾ Úř. věst. L 203, 10.8.2000, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 48, 17.2.2001, s. 20.

PŘÍLOHA

Přílohy I a II směrnice 2000/30/ES se mění takto:

1. V bodě 10 přílohy I se písmeno k) nahrazuje tímto:

„k) omezovač rychlosti (montáž a funkce)“.

2. Příloha II se mění takto:

— bod 2 se nahrazuje tímto:

„2. Zvláštní podmínky týkající se emisí z výfuku

2.1 Motorová vozidla vybavená zážehovými (benzinovými) motory

- a) Jestliže nejsou emise z výfuku omezovány technicky pokročilým systémem k omezení emisí, jako je třícestný katalyzátor řízený kyslíkovou sondou:

1. Vizuální kontrola výfukového systému s cílem zkontrolovat, že je úplný a ve vyhovujícím stavu a že v něm nejsou žádné netěsnosti.
2. Vizuální kontrola každého systému k omezení emisí namontovaného výrobcem s cílem zkontrolovat, že je úplný a ve vyhovujícím stavu a že v něm nejsou žádné netěsnosti.

Po přiměřeně dlouhé stabilizaci motoru (podle doporučení výrobce vozidla) se změří obsah oxidu uhelnatého (CO) ve výfukových plynech při volnoběhu motoru (bez zatížení).

Maximální přípustné množství CO ve výfukových plynech je množství uvedené výrobcem vozidla. Není-li tato informace k dispozici nebo rozhodnou-li se příslušné orgány členských států nepoužívat tento údaj jako referenční hodnotu, nesmí obsah CO překročit následující hodnoty:

- i) u vozidel registrovaných nebo uvedených poprvé do provozu v období od data, od něhož členské státy požadují, aby vozidla vyhovovala směrnici 70/220/EHS (*), do 1. října 1986: CO – 4,5 % objemových;
 - ii) u vozidel registrovaných nebo uvedených poprvé do provozu po 1. říjnu 1986: CO – 3,5 % objemových.
- b) Jestliže jsou emise z výfuku omezovány technicky pokročilým systémem k omezení emisí, jako je třícestný katalyzátor řízený kyslíkovou sondou:
 1. Vizuální kontrola výfukového systému s cílem zkontrolovat, že je úplný a ve vyhovujícím stavu a že v něm nejsou žádné netěsnosti.
 2. Vizuální kontrola každého systému k omezení emisí namontovaného výrobcem s cílem zkontrolovat, že je úplný a ve vyhovujícím stavu a že v něm nejsou žádné netěsnosti.
 3. Určení účinnosti systému k omezení emisí vozidla, a to změřením hodnoty lambda a obsahu CO ve výfukových plynech podle bodu 4 nebo podle postupů navržených výrobcem a schválených při schválení typu. Pro každou zkoušku se motor stabilizuje podle doporučení výrobce vozidla.
 4. Emise z výfukového potrubí – mezní hodnoty

Maximálním přípustným obsahem CO ve výfukových plynech je hodnota uvedená výrobcem vozidla. Není-li tato hodnota k dispozici, nesmí obsah CO překročit následující hodnoty:

- i) Měření při volnoběžných otáčkách motoru:

Maximální přípustné množství CO ve výfukových plynech nesmí překročit 0,5 % obj. a u vozidel, jejichž typ byl schválen podle mezních hodnot uvedených v řádce A nebo B tabulky bodu 5.3.1.4 přílohy I směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES (**), nebo ve znění pozdějších změn, nesmí obsah CO překročit 0,3 % obj. Jestliže odpovídající soulad se směrnicí 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES není možný, vztahují se uvedená ustanovení na vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu po 1. červenci 2002;

- ii) Měření při vysokých volnoběžných otáčkách (bez zatížení), přičemž otáčky motoru musí být alespoň 2 000 min.⁻¹:

Obsah CO: maximálně 0,3 % obj. a u vozidel, jejichž typ byl schválen podle mezních hodnot uvedených v řádce A nebo B tabulky bodu 5.3.1.4 přílohy I směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES nebo ve znění pozdějších změn, nesmí maximální obsah CO překročit 0,2 % obj. Jestliže odpovídající soulad se směrnicí 70/220/EHS, ve znění směrnice 98/69/ES, není možný, vztahují se uvedená ustanovení na vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu po 1. červenci 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$, nebo hodnota podle specifikace výrobce.

- iii) U motorových vozidel vybavených palubním diagnostickým systémem (OBD) podle směrnice 70/220/EHS (ve znění směrnice 98/69/ES a ve znění následujících změn) mohou členské státy jako alternativu ke zkoušce podle bodu i) zkontrolovat správnou funkci systému pro regulaci emisí zjištěním odpovídajícího údaje ze zařízení OBD a současným ověřením správné funkce systému OBD.

2.2 Motorová vozidla vybavená vznětovými (naftovými) motory

- a) Měření opacity výfukového plynu při volné akceleraci (bez zatížení, od volnoběžných otáček do maximálních regulovaných otáček) s řadicí pákou převodovky v neutrálu a s rozpojenou spojkou.
- b) Stabilizace vozidla
 1. Vozidla se mohou zkoušet bez stabilizace, ačkoliv z bezpečnostních důvodů by se mělo ověřit, že je motor teplý a je ve vyhovujícím mechanickém stavu.
 2. S výjimkou případu uvedeného v písm. d) bodu 5 nesmí být odmítnuto žádné vozidlo, které nebylo stabilizováno podle následujících požadavků:
 - i) Motor musí mít plnou provozní teplotu, např. teplota oleje v motoru měřená snímačem v trubici měřky hladiny oleje musí být nejméně 80 °C, nebo musí mít normální provozní hodnotu, jestliže je nižší, nebo teplota bloku motoru měřená hladinou infračerveného záření musí mít nejméně ekvivalentní teplotu. Jestliže toto měření není proveditelné vzhledem ke konfiguraci vozidla, může se určit normální provozní teplota motoru jiným způsobem, např. z činnosti chladicího ventilátoru motoru.
 - ii) Výfukový systém se propláchne nejméně třemi cykly volné akcelerace nebo rovnocenným způsobem.
- c) Postup zkoušky
 1. Vizuální kontrola každého systému k omezení emisí namontovaného výrobcem s cílem zkontrolovat, že je úplný a ve vyhovujícím stavu a že v něm nejsou žádné netěsnosti.
 2. Před začátkem každého cyklu volné akcelerace musí mít motor a popřípadě přepřlňovací turbodmychadlo volnoběžné otáčky. U vznětových motorů těžkých vozidel to znamená, že je nutno vyčkat nejméně 10 sekund po uvolnění pedálu akcelérátoru.
 3. Na začátku každého cyklu volné akcelerace musí být pedál akcelérátoru plně sešlápnut rychle a rovnoměrně (v době kratší než jedna sekunda), avšak nenásilně, aby byla dosažena dosáhla maximální dávka ze vstříkovačích čerpadla.
 4. Při každém cyklu volné akcelerace musí motor dosáhnout maximálních regulovaných otáček nebo u vozidel s automatickou převodovkou otáček specifikovaných výrobcem, nebo není-li tento údaj k dispozici, dvou třetin maximálních regulovaných otáček předtím, než je uvolněn pedál akcelérátoru. To lze zkontrolovat např. sledováním otáček motoru nebo tak, že se od začátku sešlápání pedálu akcelérátoru do jeho uvolnění nechá uplynout dostatečná doba. U vozidel kategorií 1 a 2 podle přílohy I by měla tato doba být nejméně dvě sekundy.
- d) Mezní hodnoty
 1. Úroveň koncentrace nesmí překročit úroveň vyznačenou na štítku podle směrnice Rady 72/306/EHS (**).
 2. Jestliže tato informace není k dispozici nebo jestliže se příslušné orgány členských států rozhodnou, že ji nebudou používat jako referenční hodnotu, nesmí úroveň koncentrace překročit úroveň uvedenou výrobcem nebo následující mezní hodnoty koeficientu absorpce:

Maximální koeficient absorpce pro:

 - vznětové motory s atmosférickým sáním: 2,5 m⁻¹,
 - přepřlňované vznětové motory: 3,0 m⁻¹,
 - mezní hodnota 1,5 m⁻¹ se vztahuje na následující vozidla, jejichž typ byl schválen podle mezních hodnot uvedených v:
 - a) řádku B tabulky v bodu 5.3.1.4 přílohy I směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES – (lehká užitková vozidla – Euro 4),
 - b) řádku B1 tabulek v bodu 6.2.1 přílohy I směrnice 88/77/EHS ve znění směrnice 1999/96/ES – (těžká užitková vozidla – Euro 4),
 - c) řádku B2 tabulek v bodu 6.2.1 přílohy I směrnice 88/77/EHS ve znění směrnice 1999/96/ES – (těžká užitková vozidla – Euro 5),
 - d) řádku C tabulek v bodu 6.2.1 přílohy I směrnice 88/77/EHS ve znění směrnice 1999/96/ES – (těžká užitková vozidla – EEV)
 nebo mezních hodnot v pozdějších změnách směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES, nebo mezních hodnot v pozdějších změnách směrnice 88/77/EHS ve znění směrnice 1999/96/ES, nebo rovnocenných hodnot při použití zkušebního zařízení jiného druhu, než zařízení použité při ES schválení typu.

Jestliže odpovídající soulad s bodem 5.3.1.4 přílohy I směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES, nebo s bodem 6.2.1 přílohy I směrnice 88/77/EHS ve znění směrnice 1999/96/ES, není možný, vztahují se uvedená ustanovení na vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu po 1. červenci 2008.

3. Tato ustanovení se nevztahují na vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu před 1. lednem 1980.
4. Zkouška se hodnotí jako nevyhovující jen tehdy, jestliže aritmetický průměr z nejméně tří posledních cyklů volné akcelerace přesahuje mezní hodnotu. Tato hodnota se vypočte bez uvažování změřených hodnot, které se významně odchylně od střední hodnoty změřených hodnot, nebo se zjistí jiným způsobem statistického výpočtu, při kterém se uvažuje rozptyl měřených hodnot. Členské státy mohou omezit počet zkušebních cyklů.
5. S cílem zamezit zbytečnému zkoušení, mohou členské státy odchylně od bodu 2.2 písm. d) podbod 4 hodnotit jako nevyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty výrazně přesahují mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech (nebo rovnocenných způsobech) uvedených v bodu 2.2 písm. b) podbod 2 ii). S cílem zamezit zbytečnému zkoušení rovněž mohou členské státy odchylně od bodu 2.2 písm. d) podbod 4 hodnotit jako vyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty jsou výrazně menší než mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech (nebo rovnocenných způsobech) uvedených v bodu 2.2 písm. b) podbod 2 ii).

2.3 Zkušební zařízení

Emise vozidel se zkoušejí přístroji, které umožňují přesně zjistit, zda byly dodrženy mezní hodnoty, které jsou předepsány nebo hodnoty, které uvádí výrobce.

(*) Úř. věst. L 76, 9.3.1970, s. 1.

(**) Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 1.

(***) Úř. věst. L 190, 20.8.1972, s. 1.“;

— doplňuje se nový bod, který zní:

„3. Zvláštní podmínky pro omezovače rychlosti

- pokud je to možné, zkontroluje se, zda je omezovač rychlosti namontován podle požadavku směrnice 92/6/EHS (*),
- zkontroluje se platnost štítku omezovače rychlosti,
- pokud je to proveditelné, zkontrolují se pečete omezovače rychlosti, popřípadě jiné prostředky pro ochranu proti nepovolené manipulaci, zda nejsou porušeny,
- pokud je to proveditelné, zkontroluje se, zda omezovač rychlosti zabraňuje vozidlům uvedeným v článcích 2 a 3 směrnice 92/6/EHS překročit uvedené mezní hodnoty.

(*) Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27.“