

32003L0027

8.4.2003

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÉ UNIE

L 90/41

SMĚRNICE KOMISE 2003/27/ES

ze dne 3. dubna 2003,

kteřou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 96/96/ES, pokud jde o zkoušky emisí z výfuku motorových vozidel

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici 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 ⁽¹⁾, naposledy pozměněnou směrnicí Komise 2001/11/ES ⁽²⁾, a zejména na čl. 7 odst. 2 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Programy Auto-ropa zahájené v roce 1992 s cílem získat analytické podklady pro stanovení emisí vozidel a norem pro jakost paliva pro rok 2000 a pro další období, za účelem dosažení cílů kvality ovzduší se zvláštním důrazem na snížení množství emisí ze silničního provozu, označily stav údržby motorových vozidel za klíčový faktor, kterým silniční provoz ovlivňuje jakost ovzduší.
- (2) Směrnice 96/96/ES stanoví zkoušky, které je třeba provést při pravidelných technických prohlídkách s cílem zjistit, zda jsou emise z vozidel poháněných benzinovými a naftovými motory ještě v přijatelných mezích.
- (3) Komise zřídila pracovní skupinu odborníků z Mezinárodního výboru pro technické prohlídky motorových vozidel (CITA) a z jiných zúčastněných organizací, která se sešla v průběhu roku 2000. Skupina zkoumala možnosti změnit mezní hodnoty pro zkoušky emisí předepsané směrnicí 96/96/ES a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství ⁽³⁾ s cílem rozhodnout, zda to může přispět ke zlepšení životního prostředí. Skupina dospěla k závěru, že nyní předepsané mezní hodnoty se celkově nalézají dosti vysoko nad tím, čeho mohou v praxi dosáhnout vozidla za podmínky, že jsou správně udržována: současné mezní hodnoty tedy nejsou tak účinné, jak by mohly být, aby usnadňovaly zjišťování vozidel značně znečišťujících prostředí, tj. vozidel, jejichž emise z výfuku jsou nejméně o 50 %

větší, než by se očekávalo u správně udržovaného vozidla.

- (4) Opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobování směrnice o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel technickému pokroku, zřízeného článkem 8 směrnice 96/96/ES,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Příloha II směrnice 96/96/ES 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 vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne 3. dubna 2003.

Za Komisi

Loyola DE PALACIO

místopředsedkyně

⁽¹⁾ Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 48, 17.2.2001, s. 20.

⁽³⁾ Úř. věst. L 203, 10.8.2000, s. 1.

PŘÍLOHA

V bodě 7.10 přílohy II směrnice 96/96/ES se čtvrtá odrážka nahrazuje tímto:

„— když je to prakticky možné, zkontroluje se, zda omezovač rychlosti zabraňuje vozidlům uvedeným v člancích 2 a 3 směrnice 92/6/EHS překročit uvedené mezní hodnoty.“

V příloze 2 směrnice 96/96/ES se bod 8.2 nahrazuje tímto:

„8.2 Emise z výfuku**8.2.1 Motorová vozidla se zážehovými motory s benzinem jako palivem**

a) Jestliže nejsou emise z výfuku omezovány technicky pokročilým systémem k omezení emisí, jako je třicestný 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 ode dne, 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 třicestný 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 stanovená 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 řádku 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 výše 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 řádku 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 výše uvedená ustanovení na vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu po 1. červenci 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$, nebo hodnota uvedená výrobcem.

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

8.2.2 Motorová vozidla se vznětovými motory s motorovou naftou jako palivem

- a) Měření opacit 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, například teplota oleje v motoru měřená snímačem v trubici měřky hladiny oleje musí být nejméně 80 °C, nebo musí mít běžnou 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 běžná provozní teplota motoru jiným způsobem, například 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 přeplňovací 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 maximální dodávka ze vstřikovacího 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 například sledováním otáček motoru nebo tak, že se od začátku sešlapování 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, nesmí úroveň koncentrace překročit úroveň udanou výrobcem nebo následující mezní hodnoty koeficientu absorpce:

Maximální koeficient absorpce pro:

 - vznětové motory s atmosférickým sáním: 2,5 m⁻¹,
 - přeplňované vznětové motory: 3,0 m⁻¹,
 - mezní hodnota 1,5 m⁻¹ se vztahuje na následující vozidla, jejichž typ byl schválen podle mezních hodnot udaných 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 jakého bylo použito 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 výše 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 odchyľují 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 odchýlně od bodu 8.2.2 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 8.2.2 písm. b) podbod 2 ad ii). S cílem zamezit zbytečnému zkoušení rovněž mohou členské státy odchýlně od bodu 8.2.2 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 8.2.2 písm. b) podbod 2 ad ii).

8.2.3 Zkušební zařízení

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

- 8.2.4 Pokud se při ES schvalování typu zjistí, že typ vozidla nevyhovuje mezním hodnotám stanoveným touto směrnicí, mohou členské státy na základě důkazu předloženého výrobcem stanovit pro tento typ vozidla vyšší mezní hodnoty. Neprodlené o tom informují Komisi, a ta o tom uvědomí ostatní členské státy.

(*) 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.

(****) Úř. věst. L 44, 16.2.2000, s. 1.“