

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2003/26/EF

af 3. april 2003

om tilpasning til den tekniske udvikling af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF for så vidt angår hastighedsbegrænsende anordninger og emissioner fra udstødningen på erhvervs-køretøjer

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område ⁽¹⁾, særlig artikel 8, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Direktiv 2000/30/EF udgør den juridiske ramme for syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, uanset om de benyttes til passager- eller godsbefordring. Det pålægger medlemsstaterne at supplere den årlige tekniske kontrol med uventede syn af et repræsentativt udsnit af erhvervskøretøjsflåden på deres veje hvert år.
- (2) Bestemmelserne på området teknisk kontrol findes i Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽²⁾, senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/11/EF ⁽³⁾, som omhandler regelmæssig teknisk kontrol, og i direktiv 2000/30/EF, som omhandler teknisk kontrol ved vejsiden af store erhvervskøretøjer. Tekniske tilpasninger af de to direktiver finder sted i samme udvalg og efter samme procedure.
- (3) Direktiv 96/96/EF er ændret med en skærpelse af emissionskravene for bestemte klasser af motorkøretøjer og tilføjelse af funktionskontrol af hastighedsbegrænsende anordninger i store erhvervskøretøjer. For at bevare overensstemmelsen med direktiv 96/96/EF må direktiv 2000/30/EF ligeledes tilpasses ved indsætning af nye tekniske bestemmelser, således at egendiagnosekontrolsystemer og hastighedsbegrænsende anordninger kan blive genstand for syn ved vejsiden. Der er ligeledes behov for en ajourføring af direktiv 2000/30/EF (og af direktiv 96/96/EF), som består i indsættelse af reviderede emissionskontrolværdier for bestemte klasser af motorkøretøjer.

- (4) Bestemmelserne i nærværende direktiv er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg for tilpasning til den tekniske udvikling, som er nedsat ved artikel 8 i direktiv 96/96/EF —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Bilag I og II til direktiv 2000/30/EF ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. januar 2004. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 3*Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.*Artikel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. april 2003.

På Kommissionens vegne
Loyola DE PALACIO
Næstformand

⁽¹⁾ EFT L 203 af 10.8.2000, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 46 af 17.2.1997, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 48 af 17.2.2001, s. 20.

BILAG

I bilag I og II til direktiv 2000/30/EF foretages følgende ændringer:

1) Bilag I, punkt 10, litra k), affattes således:

»k) Hastighedsbegrænsende anordning (installation og funktion)«

2) Bilag II ændres som følger:

— Punkt 2 affattes således:

»2. **Særlige krav til udstødning**

2.1. *Motorkøretøjer, der er udstyret med motor med styret tænding (benzinmotor)*

a) Hvis udstødningen ikke kontrolleres af et avanceret emissionskontrolsystem, såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:

1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på kontrol af, at det er komplet, i tilfredsstillende stand og uden utætheder.
2. Visuel inspektion af et eventuelt emissionskontrolsystem, monteret af fabrikanten, med henblik på kontrol af, at det er komplet, i tilfredsstillende stand og uden utætheder.

Når motoren under hensyntagen til fabrikantens anvisninger er blevet driftsvarm, måles udstødningens indhold af kulilte (CO) med motoren i tomgangshastighed (ubelastet).

Udstødningsskassens maksimalt tilladte CO-indhold skal svare til det, der er angivet af motorkøretøjsfabrikanten. Hvis oplysningerne herom ikke foreligger, eller hvis medlemsstaternes kompetente myndigheder beslutter ikke at anvende disse oplysninger som referenceværdi, må CO-indholdet ikke overstige følgende:

- i) for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang mellem den dato, hvor medlemsstaterne krævede, at køretøjerne skulle være i overensstemmelse med Rådets direktiv 70/220/EØF (*), og den 1. oktober 1986: CO — 4,5 volumenprocent
- ii) for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den 1. oktober 1986: CO — 3,5 volumenprocent.

b) Hvis udstødningen kontrolleres af et avanceret emissionskontrolsystem såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:

1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på kontrol af, at det er komplet, i tilfredsstillende stand og uden utætheder.
2. Visuel inspektion af et eventuelt emissionskontrolsystem, monteret af fabrikanten, med henblik på kontrol af, at det er komplet, i tilfredsstillende stand og uden utætheder.
3. Bestemmelse af effektiviteten af køretøjets emissionskontrolsystem ved måling af lambdaværdien og CO-indholdet af udstødningsskassen i overensstemmelse med punkt 4 eller i overensstemmelse med de af fabrikanten valgte og godkendte fremgangsmåder på tidspunktet for typegodkendelsen. Motoren bør forinden gøres driftsvarm i henhold til motorkøretøjsfabrikantens anvisninger for hver enkelt kontrol.
4. Emissioner fra udstødningsrøret — grænseværdier.

Udstødningsskassens maksimalt tilladte CO-indhold skal svare til det, der er angivet af motorkøretøjsfabrikanten. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, må CO-indholdet ikke overstige følgende:

i) Måling ved tomgangshastighed:

Udstødningsskassens maksimalt tilladte CO-indhold må ikke overstige 0,5 volumenprocent, og for køretøjer, der er typegodkendt i henhold til grænseværdierne i linje A eller B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF (**), eller senere, må CO-indholdet ikke overstige 0,3 volumenprocent. Hvis indplacering i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF, ikke er mulig, gælder ovenstående for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den 1. juli 2002.

ii) Måling ved et højere tomgangsomdrejningstal med ubelastet motor, idet motorens omdrejningstal mindst skal andrage 2 000 min⁻¹:

CO-indhold: må ikke overstige 0,3 volumenprocent, og for køretøjer, der er typegodkendt i henhold til grænseværdierne i linje A eller B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF eller senere, må CO-indholdet ikke overstige 0,2 volumenprocent. Hvis indplacering i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF, ikke er mulig, gælder ovenstående for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den 1. juli 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ eller i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger.

iii) For motorkøretøjer, som er udstyret med egendiagnosesystemer i overensstemmelse med direktiv 70/220/EØF (som ændret ved direktiv 98/69/EF og derefter), kan medlemsstaterne som et alternativ til den kontrol, der er anført i i) fastslå, om emissionsystemet fungerer korrekt, ved at aflæse egendiagnosesystemets relevante værdier, samtidig med at det kontrolleres, at egendiagnosesystemet fungerer korrekt.

2.2. Motorkøretøjer, der er udstyret med kompressionstændingsmotor (dieselmotor)

- a) Udstødningsskærmens røgtæthed måles ved fri acceleration (ubelastet fra tomgang til tophastighed) i frigear med tilsluttet kobling.
- b) Klargøring af køretøjet:
1. Køretøjet kan kontrolleres uden klarlægning, selv om det af sikkerhedsgrunde bør påses, at motoren er varm og i forsvarlig mekanisk stand.
 2. Bortset fra det i litra d), punkt 5 angivne tilfælde kan et køretøj ikke kasseres, medmindre det er blevet klarlagt efter følgende forskrifter:
 - i) Motoren skal være helt varm, f.eks. skal motoroliens temperatur målt ved hjælp af en sonde i målepindsrøret være mindst 80 °C eller normal driftstemperatur, hvis den er lavere, eller motorblokkens temperatur skal målt ved infrarødt strålingsniveau være på mindst en tilsvarende temperatur. Hvis denne måling ikke er mulig på grund af køretøjets konstruktion, kan motorens normale driftstemperatur konstateres ved hjælp af andre metoder, f.eks. ved, at motorventilatoren sættes i gang.
 - ii) Udstødningssystemet renses ved mindst tre frie accelerationscyklusser eller ved en tilsvarende metode.
- c) Kontrolprocedure:
1. Visuel inspektion af et eventuelt emissionskontrollsystem, monteret af fabrikanten, med henblik på kontrol af, at det er komplet, i tilfredsstillende stand og uden utætheder.
 2. Motoren og eventuel turbolader sættes i tomgang, før hver enkelt fri accelerationscyklus påbegyndes. For dieselmotorer til tunge køretøjer betyder det, at der ventes mindst 10 sekunder, efter at gaspedalen er sluppet.
 3. De enkelte frie accelerationscyklusser påbegyndes ved, at gaspedalen hurtigt (dvs. på under 1 sekund) og i én bevægelse, men uden voldsomhed, trædes helt i bund for at opnå maksimal indsprøjtning fra indsprøjtningssumpen.
 4. Under hver fri accelerationscyklus skal motoren nå tophastigheden eller, hvis køretøjet har automatisk gear, den hastighed, producenten har angivet, eller hvis disse oplysninger ikke foreligger, $\frac{2}{3}$ af tophastigheden, før gaspedalen slippes. Dette kan kontrolleres ved f.eks. at overvåge motorhastigheden eller ved at lade tilstrækkelig tid gå, fra gaspedalen trædes ned, til den slippes; det vil for køretøjer i kategori 1 og 2 i bilag I sige mindst 2 sekunder.
- d) Grænseværdier:
1. Røgtæthedsniveauet må ikke overstige det niveau, der er angivet på skiltet i overensstemmelse med Rådets direktiv 72/306/EØF (***) .
 2. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller hvis medlemsstaternes kontrolmyndigheder beslutter sig til ikke at anvende denne referenceværdi, må røgtæthedsniveauet ikke overstige det, der er angivet af fabrikanten, og heller ikke følgende grænseværdier for den maksimale absorptionskoefficient må overskrides:
Maksimal absorptionskoefficient for:
 - indsugningsdieselmotorer: 2,5 m⁻¹
 - turboladede dieselmotorer: 3,0 m⁻¹
 - der gælder en grænseværdi på 1,5 m⁻¹ for nedenstående køretøjer, som er typegodkendt i henhold til grænseværdierne i:
 - a) linje B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF som ændret ved direktiv 98/69/EF (lette dieselmotorer — Euro 4)
 - b) linje B1 i tabellerne i punkt 6.2.1 i bilag I til direktiv 88/77/EØF som ændret ved direktiv 1999/96/EF (tunge dieselmotorer — Euro 4)
 - c) linje B2 i tabellerne i punkt 6.2.1 i bilag I til direktiv 88/77/EØF som ændret ved direktiv 1999/96/EF (tunge dieselmotorer — Euro 5)
 - d) linje C i tabellerne i punkt 6.2.1 i bilag I til direktiv 88/77/EØF som ændret ved direktiv 1999/96/EF (tunge køretøjer — EEV)eller grænseværdier i senere ændringer af direktiv 70/220/EØF som ændret ved direktiv 98/69/EF, eller grænseværdier i senere ændringer af direktiv 88/77/EØF som ændret ved direktiv 1999/96/EF, eller tilsvarende værdier, hvis der anvendes en anden form for udstyr end det, der anvendes ved EF-typegodkendelsen.
- Hvis indplacering i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF, eller i punkt 6.2.1 i bilag I til direktiv 88/77/EØF, som ændret ved direktiv 1999/96/EF, ikke er mulig, gælder ovenstående for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den 1. juli 2008.

3. Køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang inden den 1. januar 1980, er fritaget for at opfylde disse krav.
4. Et køretøj må kun kasseres, hvis det aritmetiske gennemsnit af mindst tre frie accelerationscyklusser ligger over grænseværdien. Dette kan beregnes ved at se bort fra målinger, der afviger betydeligt fra det målte gennemsnit, eller resultatet af andre statistiske beregninger, som tager hensyn til målingernes spredning. Medlemsstaterne kan begrænse det maksimale antal kontrolcyklusser.
5. For at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne som undtagelse fra punkt 2.2, litra d), punkt 4, kassere køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt over grænseværdien efter mindre end tre frie accelerationscyklusser eller efter den rensningscyklus (eller tilsvarende metode), der angives i punkt 2.2, litra b), punkt 2, nr. ii). For på samme måde at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne som undtagelse fra punkt 2.2, litra d), punkt 4, godkende køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt under grænseværdien efter mindre end tre frie accelerationscyklusser eller efter den rensningscyklus (eller tilsvarende metode), der angives i punkt 2.2, litra b), punkt 2, nr. ii).

2.3. Kontroludstyr

Kontrollen med motorkøretøjers emissioner kræver anvendelse af kontroludstyr, der gør det muligt at foretage en nøjagtig kontrol af, om køretøjerne overholder de foreskrevne eller af fabrikanten angivne grænseværdier.

(*) EFT L 76 af 9.3.1970, s. 1.

(**) EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1.

(***) EFT L 190 af 20.8.1972, s. 1.«

— Der indsættes følgende som nyt punkt 3:

»3. Særlige krav til hastighedsbegrænsende anordninger

- kontrol af, at der forefindes en hastighedsbegrænsende anordning, hvis den er påbudt ved Rådets direktiv 92/6/EØF (*)
- kontrol af, at den hastighedsbegrænsende anordnings installationsplade er gyldig
- kontrol af, at den hastighedsbegrænsende anordnings forsegling er ubrudt og eventuel anden beskyttelse mod ulovlige indgreb er ubeskadiget, hvis dette er praktisk muligt
- kontrol af, at den hastighedsbegrænsende anordning forhindrer køretøjer, der er omhandlet i artikel 2 og 3 i direktiv 92/6/EØF, i at overskride de foreskrevne værdier, hvis dette er praktisk muligt.

(*) EFT L 57 af 2.3.1992, s. 27.«