

32003L0027

8.4.2003

EUROOPA LIIDU TEATAJA

L 90/41

KOMISJONI DIREKTIIV 2003/27/EÜ,**3. aprill 2003,****millega kohandatakse tehnika arenguga mootorsõidukite heitgaaside suhtes testimise osas nõukogu direktiivi 96/96/EÜ****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 20. detsembri 1996. aasta direktiivi 96/96/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoloogilistest käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, ⁽¹⁾ viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2001/11/EÜ, ⁽²⁾ eriti selle artikli 7 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) Programmidega "Auto-Oil", mis algatati 1992. aastal, et luua analüüsibaas sõidukite heitgaasi- ja kütusestandardite kehtestamiseks alates aastast 2000 ning sellega saavutada eelkõige maanteevedudest tulenevaid heitgaase vähendades õhukvaliteediga seotud eesmärke, tehti kindlaks, et liikluse mõju õhukvaliteedile sõltub peamiselt mootorsõidukite tehnilisest hooldusest.
- (2) Direktiiviga 96/96/EÜ sätestatakse korrapärase ülevaatuse käigus teostatavad testid, et kontrollida nii bensiinikui ka diiselmootoriga veokite puhul, kas heitgaasitase mahub ettenähtud piiridesse.
- (3) Komisjon koostas mootorsõidukite rahvusvahelise kontrollkomisjoni (*International Motor Vehicle Inspection Committee*, CITA) ja muude asjakohaste organisatsioonide ekspertidest koosneva töörühma, mis tuli kokku 2000. aastal. Töörühm uuris võimalusi muuta piirväärtusi katsetes, mis on ette nähtud direktiiviga 96/96/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuni 2000. aasta direktiiviga 2000/30/EÜ ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta, ⁽³⁾ et kindlaks määrata, kas keskkonnatingimusi oleks võimalik veelgi parandada. Töörühm jõudis järeldusele, et praegu kehtivad piirväärtused ületavad eranditult olulisel määral taseme, mida nõuetekohaselt hooldatud sõidukiga on tegelikult võimalik saavutada: praegused piirväärtused ei aita seega tõhusalt avastada suuri saasteteketajaid, see tähendab veokeid, mille heitgaasikogus on vähemalt 50 % suurem nõuete-

kohaselt hooldatud sõiduki eeldatavast heitkogusest.

- (4) Käesoleva direktiiviga ettenähtud meetmed on kooskõlas direktiivi 96/96/EÜ artikli 8 alusel asutatud mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoloogilise direktiivi tehnika arenguga kohandamise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 96/96/EÜ II lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 1. jaanuariks 2004. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendes või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide tekstid.

*Artikkel 3*Käesolev direktiiv jõustub 20. päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Ühenduste Teatajas*.*Artikkel 4*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 3. aprill 2003

*Komisjoni nimel**asepresident*

Loyola DE PALACIO

⁽¹⁾ EÜT L 46, 17.2.1997, lk 1.⁽²⁾ EÜT L 48, 17.2.2001, lk 20.⁽³⁾ EÜT L 203, 10.8.2000, lk 1.

LISA

Direktiivi 96/96/EÜ II lisa punkti 7.10 neljas taane asendatakse järgmisega:

“— võimaluse korral kontrollida, kas kiiruspiirik takistab direktiivi 92/6/EMÜ artiklites 2 ja 3 nimetatud sõidukeid neid kindlaksmääratud väärtusi ületamast.”

Direktiivi 96/96/EÜ II lisa punkt 8.2 asendatakse järgmisega:

“8.2. Heitgaasid**8.2.1. Ottomootoriga (sädesüütega) mootorsõidukid**

a) Kui heitgaase ei kontrollita spetsiaalse heitgaaside kontrollsüsteemi, näiteks lambda-anduriga kolmeastmelise katalüsaatori abil, siis tuleb:

1. kontrollida visuaalselt heitgaasisüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked,
2. kontrollida visuaalselt tootja poolt paigaldatud heitgaaside kontrollsüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked.

Pärast asjakohast mootori soojendusaeaga (vastavalt sõiduki tootja soovitudele) mõõdetakse heitgaaside süsinikmonooksiidi (CO) sisaldust tühikäigul (ilma koormuseta).

Heitgaaside maksimaalne lubatud CO-sisaldus on ette nähtud sõiduki tootja poolt. Kui see teave ei ole kättesaadav või kui liikmesriikide pädevad asutused otsustavad seda kontrollväärtusena mitte kasutada, ei tohi CO-sisaldus ületada järgmisi näitajaid:

- i) sõidukite puhul, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud selle kuupäeva, millest alates liikmesriigid nõuavad direktiiviga 70/220/EMÜ (*) sõidukitele kehtestatud nõuete täitmist, ja 1. oktoobri 1986 vahelisel ajal: CO — 4,5 mahuprotsenti;
- ii) sõidukite puhul, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast 1. oktoobrit 1986 — 3,5 mahuprotsenti.

b) Kui heitgaasi kontrollitakse spetsiaalse heitgaaside kontrollsüsteemi, näiteks lambda-anduriga kolmeastmelise katalüsaatori abil, siis tuleb:

1. kontrollida visuaalselt heitgaasisüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked,
2. kontrollida visuaalselt tootja poolt paigaldatud heitgaaside kontrollsüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked,
3. teha kindlaks sõiduki heitgaaside kontrollsüsteemi tõhusus lambda-väärtuse ja heitgaaside CO-sisalduse mõõtmise teel vastavalt punktile 4 või kooskõlas tootja poolt ettenähtud protseduuriga, mis on tüübikinnituse käigus heaks kiidetud. Kõikide testide korral tuleb mootorit kasutada vastavalt sõiduki tootja soovitudele.

4. Heitgaasitorustikust paisatavad heitgaasid — piirväärtused

Heitgaaside maksimaalne lubatud CO-sisaldus on ette nähtud sõiduki tootja poolt. Kui see teave ei ole kättesaadav, ei tohi CO-sisaldus ületada järgmisi näitajaid:

i) Mõõtmine mootori tühikäigul:

heitgaaside maksimaalne lubatud CO-sisaldus ei tohi ületada 0,5 mahuprotsenti ning sõidukite puhul, mis on tüübikinnituse saanud piirväärtuste kohaselt, mis on esitatud direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ (**)) või hilisemate muudatustega) I lisa punktis 5.3.1.4. sisalduva tabeli A või B reas, ei tohi maksimaalne CO-sisaldus olla üle 0,3 mahuprotsendi. Kui vastavus direktiivile 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) ei ole võimalik, kohaldatakse eespool nimetatud piirväärtusi sõidukite suhtes, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast 1. juulit 2002,

ii) mõõtmine mootori kõrgendatud pööretel (ilma koormuseta), mis peavad olema vähemalt 2 000 min⁻¹:

CO-sisaldus: maksimaalselt 0,3 mahuprotsenti ning sõidukite puhul, mis on tüübikinnituse saanud piirväärtuste kohaselt, mis on esitatud direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ või hilisemate muudatustega) I lisa punktis 5.3.1.4. sisalduva tabeli A või B reas, ei tohi maksimaalne CO-sisaldus olla üle 0,2 mahuprotsendi. Kui vastavus direktiivile 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) ei ole võimalik, kohaldatakse eespool nimetatud piirväärtusi sõidukite suhtes, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast 1. juulit 2002.

Lambda: 1 ± 0,03 või vastavalt tootja spetsifikatsioonidele;

- iii) mootorsõidukite puhul, mis on vastavalt direktiivile 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ ja hilisemate muudatustega) varustatud pardadiagnostika (OBD) seadmetega, võivad liikmesriigid alapunktis i nimetatud testimise asemel teha heitgaasisüsteemi nõuetekohase toimivuse kindlaks OBD-seadme vastava näidu põhjal, kontrollides samas OBD-süsteemi nõuetekohast toimivust.

8.2.2. Survesüütemootoriga (diiselmootoriga) mootorsõidukid

- a) Heitgaaside suitsusust mõõdetakse vabakiirendusel (koormust ei rakendata miinimumpööretest kuni katkesti rakendumiseni), käigukang on neutraalses asendis ja sidur on lahutatud.
- b) Sõiduki ettevalmistus:
1. Sõidukit võib testida ilma ettevalmistuseta, kuid ohutuse mõttes tuleb kontrollida, kas mootor on soe ja rahuldavas mehaanilises seisukorras.
 2. Välja arvatud punkti d alapunktis 5 nimetatud juhtudel ei loeta ühtki sõidukit tehnöölevaatust mitteläbinuks, kui see ei ole ette valmistatud vastavalt järgmistele nõuetele:
 - i) mootor peab olema täiesti soe, näiteks mootoriõli temperatuur peab õlimõõtevarda torus sondiga mõõdetuna olema vähemalt 80 °C või, kui see on madalam, vastama normaalsele töötemperatuurile või peab infrapunase kiirguse alusel mõõdetud mootorisilindrite temperatuur olema eespool nimetatud temperatuuriga vähemalt samaväärne. Kui seoses sõiduki koostega ei ole selline mõõtmine praktiline, võib mootori normaalse töötemperatuuri määrata muul viisil, näiteks mootori jahutusventilaatori töötamise põhjal;
 - ii) heitgaasisüsteemi puhastatakse vähemalt kolme vabakiirendustsükliga või samaväärse meetodiga.
- c) Testimismenetlus:
1. Kontrollida visuaalselt tootja poolt paigaldatud heitgaaside kontrollsüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked.
 2. Mootor ja mis tahes turboülelaadur peab enne iga vabakiirendustsükli olema tühikäigul. Suure võimsusega diiselmootorite puhul tähendab see vähemalt 10 sekundilist ootamist pärast gaasipedaali vabastamist.
 3. Iga vabakiirendustsükli alustamiseks tuleb gaasipedaal kiiresti ja sujuvalt (vähem kui ühe sekundiga), kuid mitte ägedalt alla vajutada, saavutamaks maksimaalse sissepritse pritsepuumast.
 4. Iga vabakiirendustsükli ajal jõuab mootor enne gaasipedaali vabastamist maksimaalselt lubatud pööreteni või automaattülekandega sõidukite puhul tootja määratud pööreteni või, kui need andmed ei ole kättesaadavad, kahe kolmandikuni maksimaalselt lubatud pööretest. Seda saab kontrollida näiteks mootori pöörete arvu jälgides või jättes piisavalt aega gaasipedaali esimesest vajutamisest kuni selle vabastamiseni, mis I lisa kategooriatesse 1 ja 2 kuuluvate sõidukite puhul on vähemalt kaks sekundit.
- d) Piirväärtused:
1. Kontsentratsioonitase ei tohi ületada vastavalt direktiivile 72/306/EMÜ (***) registreerimismärgil esitatud taset.
 2. Kui see teave ei ole kättesaadav või kui liikmesriikide pädevad asutused otsustavad seda võrdlemiseks mitte kasutada, ei tohi kontsentratsioonitase ületada tootja poolt kindlaksmääratud taset või neeldumisteguri piirväärtusi, mis on järgmised:

maksimaalne neeldumistegur:

 - ülelaadeta diiselmootorite puhul 2,5 m⁻¹;
 - turbodiiselmootorite puhul 3,0 m⁻¹;
 - piirnorm 1,5 m⁻¹, mis kehtib sõidukite suhtes, mis on tüübikinnituse saanud piirväärtuste kohaselt, mis on esitatud:
 - a) direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) I lisa punktis 5.3.1.4. sisalduva tabeli B reas (diiselmootoriga väikesõiduk — Euro 4);
 - b) direktiivi 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) (****) I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli B1 reas (diiselmootoriga raskeveok — Euro 4);
 - c) direktiivi 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli B2 reas (diiselmootoriga raskeveok — Euro 5);

- d) direktiivi 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli C reas (raskeveok — EEV),

või piirväärtused, mis vastavad hilisematele muudatustele direktiivis 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) või piirväärtused, mis vastavad hilisematele muudatustele direktiivis 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) või samaväärsed piirväärtused, kui kasutatakse EÜ tüübikinnitamisel kasutatavatest seadmetest erinevaid seadmelikke.

Kui vastavus direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) I lisa punktile 5.3.1.4 või direktiivi 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) I lisa punktile 6.2.1 ei ole võimalik, kohaldatakse eespool nimetatud piirnorme sõidukite suhtes, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast 1. juulit 2008.

3. Nende nõuete täitmisest on vabastatud sõidukid, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud enne 1. jaanuari 1980.
4. Sõiduk loetakse ülevaastust mitteläbinuks ainult siis, kui vähemalt viimase kolme vabakiirendustsükli aritmeetiline keskmine ületab piirväärtust. Seda võib arvutada, jättes kõrvale mis tahes mõõtmised, mis märkimisväärselt erinevad mõõdetud keskmisest, või kasutades mis tahes statistilist arvutusmeetodit, mis võtab arvesse mõõtmiste hajuvust. Liikmesriigid võivad kehtestada piirangu testimistsükli arvule.
5. Mittevajaliku testimise vältimiseks võivad liikmesriigid erandina punkti 8.2.2 alapunkti d alapunkti 4 sätetest kuulutada need sõidukid ülevaastuse mitteläbinuks, mille mõõtmistulemused pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või punkti 8.2.2 alapunkti b alapunkti 2 alapunktis ii määratletud puhastamistsükli (või sellele samaväärse) läbimist ületavad märkimisväärselt piirväärtuse. Samuti võivad liikmesriigid mittevajaliku testimise vältimiseks erandina punkti 8.2.2 alapunkti d alapunkti 4 sätetest kuulutada need sõidukid ülevaastuse läbinuks, mille mõõtmistulemused pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või punkti 8.2.2 alapunkti b alapunkti 2 alapunktis ii määratletud puhastamistsükli (või sellele samaväärse) läbimist jäävad märkimisväärselt piirväärtusele alla.

8.2.3. Katseseadmed

Sõidukite heitgaase kontrollitakse seadmetega, mille abil saab täpselt kindlaks määrata vastavuse tootja poolt ettenähtud või soovitatud piirväärtustele.

- 8.2.4. Kui EÜ tüübikinnituse käigus on leitud, et sõidukiliik ei vasta käesoleva direktiiviga ettenähtud piirväärtustele, võivad liikmesriigid asjasse puutuva sõidukitüübi jaoks ette näha kõrgemad piirväärtused lähtuvalt sõiduki tootja esitatud tõendusmaterjalist. Nad peavad sellest viivitamata komisjonile teatama, kes omakorda teavitab teisi liikmesriike.

(*) EÜT L 76, 9.3.1970, lk 1.

(**) EÜT L 350, 28.12.1998, lk 1.

(***) EÜT L 190, 20.8.1972, lk 1.

(****) EÜT L 44, 16.2.2000, lk 1."