

32003L0027

2003.4.8.

AZ EURÓPAI UNIÓ HIVATALOS LAPJA

L 90/41

A BIZOTTSÁG 2003/27/EK IRÁNYELVE**(2003. április 3.)****a gépjárművek kipufogógáz-kibocsátásának vizsgálata tekintetében a 96/96/EK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról****(EGT vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a legutóbb a 2001/11/EK bizottsági irányelvvel ⁽¹⁾ módosított, a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1996. december 20-i 96/96/EK tanácsi irányelvre ⁽²⁾, és különösen annak 7. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Autóolaj programok – amelyeket 1992-ben kezdeményeztek annak érdekében, hogy 2000-re és az azt követő években biztosítsák a járművekből származó kibocsátás és az üzemanyag-minőségi szabványok megállapításának analitikai alapjait azzal a céllal, hogy különösen a közúti szállítás során keletkező kibocsátások csökkentése tekintetében megvalósítsák a levegőminőségi célkitűzéseket – a forgalomnak a levegőminőségre gyakorolt hatása tekintetében a gépjárművek karbantartására vonatkozó szabványokat jelölték meg döntő tényezőként.
- (2) A 96/96/EK irányelv meghatározza azokat a vizsgálatokat, amelyeket a benzin- és dízelmotoros járművek időszakos ellenőrzésekor kell elvégezni annak megállapítása érdekében, hogy kibocsátásuk az elfogadható határértékekben belül marad-e.
- (3) A Bizottság a Nemzetközi Gépjármű-ellenőrzési Bizottság (CITA) és más érintett szervezetek szakértőiből munkacsoportot hozott létre, amely 2000-ben ült össze. A munkacsoport megvizsgálta a 96/96/EK irányelvben és a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről szóló, 2000. június 6-i 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽³⁾ előírt kibocsátási vizsgálatok határértékeinek módosításával kapcsolatos lehetőségeket annak meghatározása érdekében, hogy fokozható-e a környezeti előnyök. A munkacsoport arra a következtetésre jutott, hogy a jelenleg előírt határértékek jóval magasabbak azoknál az értékeknél, mint amelyeket a megfelelően karbantartott járművek a gyakorlatban el tudnának érni: a jelenlegi határértékek ezért nem elég hatékonyan segítik elő a nagy légszennyezők, azaz azoknak a járműveknek a kimutatását, amelyek kipufogógáz-

kibocsátása legalább 50 %-kal meghaladja a megfelelően karbantartott járműveknél várható értéket.

- (4) Az ezen irányelvben előírt intézkedések összhangban vannak a 96/96/EK irányelv 8. cikkével létrehozott, a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításával foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 96/96/EK irányelv II. melléklete ezen irányelv mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2004. január 1-jéig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal a nemzeti joguknak azokat a rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő 20. napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2003. április 3-án.

a Bizottság részéről
Loyola DE PALACIO
alelnök

⁽¹⁾ HL L 48., 2001.2.17., 20. o.

⁽²⁾ HL L 46., 1997.2.17., 1. o.

⁽³⁾ HL L 203., 2000.8.10., 1. o.

MELLÉKLET

A 96/96/EK irányelv II. melléklete 7.10. pontjának negyedik francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„– amennyiben kivitelezhető, ellenőrizni kell, hogy a sebességkorlátozó készülék megakadályozza-e azt, hogy a 92/6/EGK irányelv 2. és 3. cikkében említett járművek túllépjék az előírt értékeket.”

A 96/96/EK irányelv II. mellékletének 8.2. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„8.2. **Kipufogógáz-kibocsátás**

8.2.1. Külső gyújtású benzinmotorral felszerelt gépjárművek

- a) Amennyiben a kipufogógáz-kibocsátást nem egy olyan korszerű kibocsátáscsökkentő rendszer szabályozza, mint például egy lambdaszondás háromfázisú katalizátor:

1. A kipufogórendszer szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.
2. A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezések szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.

A motor megfelelő időtartamú (a gyártó ajánlásának figyelembevételével történő) melegítését követően (terhelés nélküli) üresjáraton megméri a kipufogógázok szénmonoxid-tartalmát (CO-tartalmát).

A kipufogógázok legnagyobb megengedett CO-tartalma azonos a motor gyártója által meghatározott értékkel. Amennyiben ez az adat nem áll rendelkezésre, illetve a tagállam illetékes hatóságai nem ezt alkalmazzák referenciaértékként, akkor a CO-tartalom nem haladhatja meg a következő értékeket:

- i. azon járművek esetében, amelyeket először azon időpont és 1986. október 1-je között jegyezték be vagy helyeztek üzembe, amikortól a tagállamok előírták, hogy a járművek teljesítsék a 70/220/EGK irányelv (*) követelményeit: CO – 4,5 térfogatszázalék.
- ii. Az először 1986. október 1-je után bejegyzett vagy üzembe helyezett járművek esetében: – 3,5 térfogatszázalék.

- b) Amennyiben a kipufogógáz-kibocsátást egy korszerű kibocsátáscsökkentő rendszer, mint például egy lambdaszondás vezérlésű háromfázisú katalizátor szabályozza:

1. A kipufogórendszer szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.
2. A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezések szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.
3. A jármű kibocsátáscsökkentő rendszere hatékonyságának meghatározása a kipufogógázok lambda értékének és CO-tartalmának mérésével a 4. pont, vagy a gyártó által javasolt, és a típusjóváhagyáskor engedélyezett eljárás szerint. A motor előkezelése minden egyes vizsgálat esetében a jármű gyártójának ajánlásaival összhangban történik.

4. Kipufogócsövön mért kibocsátás – határértékek

A kipufogógázok legnagyobb megengedett CO-tartalma azonos a motor gyártója által meghatározott értékkel. Amennyiben ez az adat nem áll rendelkezésre, a CO-tartalom nem haladhatja meg a következő értékeket:

- i. Mérés üresjáraton:

A kipufogógázok legnagyobb megengedett CO-tartalma nem haladhatja meg a 0,5 térfogatszázalékot, azon járművek esetében pedig, amelyek típusjóváhagyása a 98/69/EK irányelvvel (**) vagy a későbbi módosításokkal módosított 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontjában levő táblázat A vagy B sorában megadott határértékek szerint történik, a legmagasabb CO-tartalom nem haladhatja meg a 0,3 térfogatszázalékot. Amennyiben a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv szerinti azonosítás nem lehetséges, akkor a fenti rendelkezéseket a 2002. július 1-je után bejegyzett vagy először üzembe helyezett járművekre kell alkalmazni.

- ii. Mérés (terhelés nélküli) üresjáraton, magas fordulatszám mellett, ahol a motor fordulatszáma legalább 2 000 min⁻¹:

CO-tartalom: legfeljebb 3 térfogatszázalék, azon járművek esetében pedig, amelyek típusjóváhagyása a 98/69/EK irányelvvel vagy a későbbi módosításokkal módosított 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontjában levő táblázat A vagy B sorában megadott határértékek szerint történik, a legmagasabb CO-tartalom nem haladhatja meg a 0,2 térfogatszázalékot. Amennyiben a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv szerinti azonosítás nem lehetséges, akkor a fenti rendelkezéseket a 2002. július 1-je után bejegyzett vagy először üzembe helyezett járművekre kell alkalmazni.

Lambda: $1 \pm 0,03$ vagy a gyártó előírásainak megfelelően.

- iii) A (98/69/EK irányelvvel és a későbbi módosításokkal módosított) 70/220/EGK irányelvnek megfelelően fedélzeti diagnosztikai rendszerekkel (OBD) felszerelt gépjárművek tekintetében a tagállamok az i. pontban meghatározott vizsgálat helyett az OBD-készülék megfelelő értékeinek leolvasásával, és ezzel egy időben az OBD-készülék szabályszerű működésének ellenőrzésével is megállapíthatják a kipufogórendszer helyes működését.

8.2.2. Kompressziós gyújtású (dízel)motorral felszerelt gépjárművek

- a) A kipufogógáz átlátszatlanságának mérése (terhelés nélkül, az alapjáratról a lesabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva.
- b) A jármű előkezelése:
1. A járművek előkezelés nélkül is vizsgálhatók, bár biztonsági okokból ellenőrizni kell, hogy a motor meleg-e, és megfelelő műszaki állapotban van-e.
 2. A d) 5. pontban meghatározottak kivételével megfelelő azoknak a járműveknek az előkezelése, amelyek nem a következő követelmények szerint vizsgáltak:
 - i. A motor eléri a teljes üzemi hőmérsékletet, például az olajsztínmérő pálca csővébe helyezett szondával mérve az olaj hőmérséklete legalább 80 °C, vagy normál üzemi hőmérsékletű (amennyiben ez az alacsonyabb érték), illetve az infravörös sugárzás szintjével mérve a motorblokk hőmérséklete legalább ezzel egyenértékű. Amennyiben a jármű konfigurációja miatt a mérés nem kivitelezhető, akkor a motor normál üzemi hőmérséklete más eszközökkel, például a motorhűtő ventilátor működtetésével is megállapítható.
 - ii. A kipufogórendszert legalább három szabadgyorsítási ciklussal, illetve egy ezzel egyenértékű módszerrel kitisztítják.
- c) Vizsgálati eljárás:
1. A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezések szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.
 2. A motornak és adott esetben a beszerelt turbófeltöltőknek az egyes szabadgyorsítási ciklusok megkezdése előtt üresjáratban kell lenniük. A nagy teljesítményű dízel motorok esetében a gázpedál kiengedését követően legalább 10 másodpercet kell várni.
 3. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok elindításakor a gázpedált folyamatosan és gyorsan (egy másodperc alatt), de nem túl hevesen teljesen be kell nyomni úgy, hogy a befecskendező szivattyú a lehető legnagyobb üzemanyag-ellátást biztosítsa.
 4. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok alatt a gázpedál kiengedése előtt a motornak el kell érnie a lesabályozási fordulatszámot, az automata sebességváltóval ellátott járművek esetében pedig a gyártó által meghatározott fordulatszámot, illetve ha ez az adat nem áll rendelkezésre, lesabályozási fordulatszám kétharmadát. Ez például a motor fordulatszámának folyamatos megfigyelésével ellenőrizhető, illetve úgy, hogy a kezdeti gázadás és a pedál kiengedése között elegendő időt kell hagyni, ami az I. melléklet 1. és 2. kategóriába tartozó járművek esetében legalább két másodperc.
- d) Határértékek:
1. A koncentráció nem haladhatja meg a 72/306/EGK tanácsi irányelv (***) alapján a rendszámtáblán feljegyzett értéket.
 2. Amennyiben ez az adat nem áll rendelkezésre, illetve a tagállamok illetékes hatóságai nem ezt használják referenciaértékként, akkor a koncentráció nem haladhatja meg a gyártó által meghatározott értéket vagy az abszorpciók együttható következő határértékeit:
A legnagyobb abszorpciók együttható:
 - szívó dízelmotorok esetében = $2,5 \text{ m}^{-1}$
 - turbófeltöltéses dízelmotorok esetében = $3,0 \text{ m}^{-1}$
 - az $1,5 \text{ m}^{-1}$ -es határértéket kell alkalmazni a következő járművekre, amelyek típusjövahagyása a következő határértékek szerint történt:
 - a) a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontjában szereplő táblázat B sorában meghatározott határérték – (Kis teljesítményű dízeljárművek – Euro 4);
 - b) az 1999/96/EK irányelvvel (****) módosított 88/77/EK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontjában szereplő táblázat B1 sorában meghatározott határérték – (Nagy teljesítményű dízeljárművek – Euro 4);
 - c) az 1999/96/EK irányelvvel módosított 88/77/EK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontjában szereplő táblázat B2 sorában meghatározott határérték – (Nagy teljesítményű dízeljárművek – Euro 5);

- d) az 1999/96/EK irányelvvel módosított 88/77/EK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontjában szereplő táblázat C sorában meghatározott határérték – (Nagy teljesítményű járművek – EEV),

illetve a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv későbbi módosításaiban meghatározott határértékek, vagy az 1999/96/EK irányelvvel módosított 88/77/EGK irányelv későbbi módosításaiban meghatározott határértékek, illetve az ezeknek megfelelő értékek, amennyiben az EK-típusjóváahagyás során alkalmazott berendezésektől eltérő típusú berendezéseket használnak.

Amennyiben a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontja szerinti vagy az 1999/96/EK irányelvvel módosított 88/77/EGK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontja szerinti azonosítás nem lehetséges, akkor a fenti rendelkezéseket a 2008. július 1-je után bejegyzett vagy először üzembe helyezett járművekre kell alkalmazni.

3. Az 1980. január 1. előtt bejegyzett vagy először üzembe helyezett járművek mentesülnek e követelmények alól.
4. A járművek csak akkor nem felelnek meg a vizsgálaton, ha legalább az utolsó három szabadgyorsítási ciklus számtani közepe meghaladja a határértéket. Ennek kiszámítása során figyelmen kívül lehet hagyni azokat a méréseket, amelyek eredménye jelentősen eltér a mért középértéktől, illetve az olyan statisztikai számítások eredményétől, amelyek figyelembe veszik a mérések szórását. A tagállamok korlátozhatják a vizsgálati ciklusok számát.
5. A szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok a 2.2.d)4. pont rendelkezéseitől eltérve alkalmatlannak minősíthetik azokat a járműveket, amelyek esetében a háromnál kevesebb szabadgyorsítási ciklus, illetve a 2.2.b)2.ii. pontban meghatározott tisztítási (vagy ennek megfelelő) ciklus után a határértékeknek lényegesen magasabb értékeket mértek. Hasonlóképpen, a szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok a 2.2.d)4. pont rendelkezéseitől eltérve megfelelőnek minősíthetik azokat a járműveket, amelyek esetében háromnál kevesebb szabadgyorsítási ciklus, illetve a 2.2.b)2.ii. pontban meghatározott tisztítási (vagy ennek megfelelő) ciklus után a határértékeknek lényegesen alacsonyabb értékeket mértek.

8.2.3. Vizsgálati berendezés

A járművek kibocsátását olyan berendezésekkel mérik, amelyekkel pontosan meg lehet állapítani, hogy az előírt vagy a gyártó által meghatározott határértékek teljesülnek-e.

- 8.2.4. Amennyiben az EK-típusjóváahagyás során egy járműtípusról megállapítják, hogy az nem teljesíti az ebben az irányelvben meghatározott határértékeket, a tagállamok e járműtípusra a gyártó által benyújtott igazolás alapján magasabb határértékeket is megállapíthatnak. Erről haladéktalanul tájékoztatniuk kell a Bizottságot, amely ezt követően tájékoztatja a többi tagállamot.

(*) HL L 76., 1970.3.9., 1. o.

(**) HL L 350., 1998.12.28., 1. o.

(***) HL L 190., 1972.8.20., 1. o.

(****) HL L 44., 2000.2.16., 1. o."