

RICHTLIJN 2003/26/EG VAN DE COMMISSIE

van 3 april 2003

tot aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad voor wat betreft snelheidsbegrenzers en uitlaatemissies van bedrijfsvoertuigen

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer ⁽¹⁾, en met name op artikel 8,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 2000/30/EG heeft betrekking op een wettelijk kader voor controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen, ongeacht of deze passagiers dan wel vracht vervoeren. Zij verplicht de lidstaten de jaarlijkse technische controle aan te vullen met onaangekondigde controles langs de weg van een representatief deel van de bedrijfsvoertuigen elk jaar.
- (2) Technische controles vallen onder Richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens ⁽²⁾, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/11/EG van de Commissie ⁽³⁾, en Richtlijn 2000/30/EG, die betrekking heeft op technische controles langs de weg van zware bedrijfsvoertuigen. Beide richtlijnen gebruiken hetzelfde comité en dezelfde procedure voor technische aanpassingen.
- (3) Richtlijn 96/96/EG is gewijzigd om te voorzien in striktere emissiegrenswaarden voor bepaalde categorieën van motorvoertuigen en een beproeving van de werking van snelheidsbegrenzers op zware bedrijfsvoertuigen. Teneinde verenigbaar te zijn met die richtlijn moet ook Richtlijn 2000/30/EG worden aangepast om de nieuwe technische voorzieningen op te nemen, namelijk door eigendiagnose (OBD) controlesystemen en snelheidsbegrenzers binnen de werkingssfeer te brengen van de controles langs de weg. Richtlijn 2000/30/EG moet ook worden geactualiseerd (samen met Richtlijn 96/96/EG) om voor bepaalde categorieën van motorvoertuigen herziene emissiecontrolegrenswaarden op te nemen.

- (4) De in deze richtlijn vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 8 van Richtlijn 96/96/EG opgerichte Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlagen I en II bij Richtlijn 2000/30/EG worden gewijzigd als aangegeven in de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

1. De lidstaten stellen uiterlijk op 1 januari 2004 de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzingen worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 3 april 2003.

Voor de Commissie
Loyola DE PALACIO
Vice-voorzitter

⁽¹⁾ PB L 203 van 10.8.2000, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 46 van 17.2.1997, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 48 van 17.2.2001, blz. 20.

BIJLAGE

De bijlagen I en II bij Richtlijn 2000/30/EG worden als volgt gewijzigd:

1. In punt 10 van bijlage I wordt letter k) vervangen door:

„k) Snelheidsbegrenzer (installatie en werking)”.

2. Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

— Punt 2 wordt vervangen door:

„2. **Specifieke voorwaarden voor de uitlaatemissies**

2.1. *Motorvoertuigen uitgerust met een motor met elektrische ontsteking (benzine)*

a) De uitlaatemissies worden niet geregeld door een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een driewegkatalysator met een lambdasonde:

1. visuele controle van het uitlaatsysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn;
2. visuele controle van enig door de fabrikant gemonteerd emissiebestrijdingssysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn.

Na een redelijke warmlooperperiode van de motor (rekening houdend met de aanbevelingen van de fabrikant) wordt het koolmonoxide(CO)gehalte van de uitlaatgassen gemeten waarbij de motor stationair (onbelast) loopt.

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is de door de voertuigfabrikant opgegeven waarde. Indien dit gegeven niet beschikbaar is of de bevoegde instanties van de lidstaten besluiten dit niet als een referentiewaarde te gebruiken, mag het CO-gehalte niet groter zijn dan:

- i) bij voertuigen die geregistreerd zijn of voor het eerst in gebruik zijn genomen tussen de datum waarop de lidstaten verlangen dat de voertuigen aan Richtlijn 70/220/EEG van de Raad (*) voldoen en 1 oktober 1986: CO - 4,5 vol. %;
- ii) bij voertuigen die geregistreerd zijn of voor het eerst in gebruik zijn genomen na 1 oktober 1986: CO - 3,5 vol. %.

b) Indien de uitlaatemissies worden geregeld door een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een driewegkatalysator met een lambdasonde:

1. visuele controle van het uitlaatsysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn;
2. visuele controle van enig door de fabrikant gemonteerd emissiebestrijdingssysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn;
3. bepaling van de doelmatigheid van het emissiebestrijdingssysteem van het voertuig door meting van de lambdawaarde en het CO-gehalte van de uitlaatgassen overeenkomstig punt 4 of volgens de procedures van de fabrikant die ten tijde van de typegoedkeuring zijn goedgekeurd. Bij elke proef laat men de motor warm lopen overeenkomstig de aanbevelingen van de voertuigfabrikant;
4. uitlaatemissies — grenswaarden.

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is de door de voertuigfabrikant opgegeven waarde. Indien dit gegeven niet beschikbaar is, mag het CO-gehalte niet groter zijn dan de volgende waarden:

- i) meting bij stationair toerental van de motor:

het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen mag niet meer bedragen dan 0,5 vol. %, en voor wat betreft voertuigen die een typegoedkeuring hebben gekregen overeenkomstig de grenswaarden in rij A of rij B van de tabel in rubriek 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG (**) of latere wijzigingen, mag het maximale CO-gehalte niet meer bedragen dan 0,3 vol. %. Wanneer overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2002;
- ii) meting bij het hoge onbelaste toerental, ontkoppeld (motortoerental minstens 2 000 min⁻¹):

CO-gehalte: maximaal 0,3 vol. %, en voor wat betreft voertuigen die de typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met de grenswaarden in rij A of rij B van de tabel in rubriek 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of latere wijzigingen, mag het maximale CO-gehalte niet meer bedragen dan 0,2 vol. %. Wanneer overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ overeenkomstig de specificaties van de fabrikant;
- iii) bij motorvoertuigen die overeenkomstig Richtlijn 70/220/EEG (zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG en latere wijzigingen) met een eigendiagnosesysteem (OBD-systeem) zijn uitgerust mag de correcte werking van het emissiesysteem in plaats van met de onder i) beschreven test worden gecontroleerd door de relevante gegevens uit het OBD-systeem uit te lezen en gelijktijdig de correcte werking van het OBD-systeem te controleren.

2.2. Motorvoertuigen uitgerust met (diesel)motoren met compressieontsteking

- a) De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor.
- b) Conditionering van het voertuig
1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorafgaande conditionering, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.
 2. Behalve in het onder d), punt 5, bedoelde geval kan een voertuig niet worden afgekeurd tenzij het eerst volgens de onderstaande voorschriften is geconditioneerd:
 - i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt, of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;
 - ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.
- c) Controleprocedure
1. Visuele controle van enige door de fabrikant gemonteerde emissiebestrijdingsapparatuur om na te gaan of deze compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn.
 2. De motor en de eventueel gemonteerde druklader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal.
 3. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.i. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximumbrandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen.
 4. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat tweederde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit kan worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorieën 1 en 2 van bijlage I, ten minste 2 seconden.
- d) Grenswaarden
1. Het concentratieniveau mag het niveau niet overschrijden dat overeenkomstig Richtlijn 72/306/EEG van de Raad (***) op de plaat is genoteerd.
 2. Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of wanneer de bevoegde autoriteiten van de lidstaten besluiten deze waarde niet als referentie te gebruiken, mag het concentratieniveau niet hoger zijn dan het door de fabrikant vermelde niveau of de volgende grenswaarden voor de absorptiecoëfficiënt:

Maximumabsorptiecoëfficiënt bij:

 - dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m⁻¹,
 - dieselmotoren met drukvulling: 3,0 m⁻¹,
 - een grenswaarde van 1,5 m⁻¹ is van toepassing op de volgende voertuigen die een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met de grenswaarden in:
 - a) rij B van de tabel in rubriek 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG (licht bedrijfsvoertuig diesel-Euro4);
 - b) rij B1 van de tabellen in rubriek 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG (zwaar bedrijfsvoertuig diesel-Euro4);
 - c) rij B2 van de tabellen in rubriek 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG (zwaar bedrijfsvoertuig diesel-Euro5);
 - d) rij C van de tabellen in rubriek 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG (zwaar bedrijfsvoertuig EEV)

of de grenswaarden in latere wijzigingen van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, of de grenswaarden in latere wijzigingen van Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG, of equivalente waarden wanneer gebruik wordt gemaakt van apparatuur van een type dat afwijkt van dat welke bij de EG-typegoedkeuring is gebruikt.

Wanneer overeenstemming met rubriek 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, of met rubriek 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG, niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2008.

3. Voertuigen die voor de eerste keer vóór 1 januari 1980 zijn geregistreerd of in gebruik genomen, zijn vrijgesteld van deze voorschriften.
4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.
5. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten, in afwijking van het bepaalde in punt 2.2, onder d), punt 4, voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen (of vergelijkbare methode) zoals vermeld in punt 2.2, onder b), punt 2, ii). Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook, in afwijking van het bepaalde in punt 2.2, onder d), punt 4, voertuigen goedkeuren, waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen (of vergelijkbare methode) zoals vermeld punt 2.2, onder b), punt 2, ii), aanzienlijk lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.

2.3. Controleapparatuur

De voertuigemissies worden gemeten met apparatuur die ontworpen is om nauwkeurig vast te stellen of aan de voorgeschreven of aan de door de fabrikant aangegeven grenswaarden wordt voldaan.

(*) PB L 76 van 9.3.1970, blz. 1.

(**) PB L 350 van 28.12.1998, blz. 1.

(***) PB L 190 van 20.8.1972, blz. 1.”.

— Er wordt een punt 3 toegevoegd dat luidt als volgt:

„3. Specifieke voorwaarden betreffende snelheidsbegrenzers

- waar mogelijk, controleer of de snelheidsbegrenzer is geïnstalleerd, indien deze is voorgeschreven krachtens Richtlijn 92/6/EEG van de Raad (*),
- controleer de geldigheid van de snelheidsbegrenzerplaat,
- waar mogelijk, controleer of de zegels van de snelheidsbegrenzer, en van alle andere eventuele voorzieningen ter bescherming van de verbindingen tegen bedrog, intact zijn,
- waar mogelijk, controleer of de snelheidsbegrenzer voorkomt dat de snelheid van de in artikel 2 c.q. artikel 3 van Richtlijn 92/6/EEG bedoelde voertuigen de voorgeschreven waarden overschrijdt.

(*) PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27.”.
