

32003L0026

8.4.2003

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

L 90/37

**DYREKTYWA KOMISJI 2003/26/WE****z dnia 3 kwietnia 2003 r.****dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ograniczników prędkości i emisji spalin pojazdów użytkowych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 8,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2000/30/WE dotyczy ram prawnych drogowej kontroli pojazdów użytkowych przewożących pasażerów lub ładunek. Nakłada ona na Państwa Członkowskie obowiązek uzupełnienia corocznych badań przydatności do ruchu niezapowiadanymi kontrolami reprezentatywnej części taboru pojazdów użytkowych, przeprowadzanymi co roku na drogach.
- (2) Zakres badań przydatności do ruchu określa dyrektywa Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep <sup>(2)</sup>, ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/11/WE <sup>(3)</sup>, która obejmuje regularne badania przydatności do ruchu i dyrektywa 2000/30/WE, która dotyczy kontroli drogowych pojazdów użytkowych o dużej ładowności i ich przydatności do ruchu. W zakresie dostosowań technicznych obie dyrektywy odnoszą się do tego samego komitetu i tej samej procedury.
- (3) Dyrektywa 96/96/WE została zmieniona przepisami dotyczącymi surowszych ograniczeń emisji dla niektórych kategorii pojazdów silnikowych i badań funkcjonalnych urządzeń ograniczających prędkość w pojazdach użytkowych o dużej ładowności. W celu zachowania spójności z tą dyrektywą należy także dostosować dyrektywę przez włączenie nowych przepisów technicznych, mianowicie przez objęcie kontrolą drogową pokładowych systemów diagnostycznych oraz ograniczników prędkości. Dyrektywę 2000/30/WE należy również uaktualnić (łącznie z dyrektywą 96/96/WE) przez wprowadzenie dla niektórych kategorii pojazdów silnikowych poprawionych wartości dopuszczalnych w badaniach emisji.

- (4) Przepisy niniejszej dyrektywy są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego ustanowionego w art. 8 dyrektywy 96/96/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1*

Załączniki I i II do dyrektywy 2000/30/WE zmienia się zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 2*

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 stycznia 2004 r. Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określają Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty przepisów prawa krajowego, w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 3*Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.*Artykuł 4*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 3 kwietnia 2003 r.

W imieniu Komisji  
Loyola DE PALACIO  
Wiceprzewodniczący

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 203 z 10.8.2000, str. 1.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 46 z 7.2.1997, str. 1.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 48 z 17.2.2001, str. 20.

## ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I i II do dyrektywy 2000/30/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. W pkt 10 załącznika I litera k) otrzymuje brzmienie:

„k) ogranicznik prędkości (instalacja i funkcje)”.

2. W załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

— pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. **Warunki szczególne dotyczące emisji spalin**

2.1. *Pojazdy silnikowe wyposażone w silniki z zapłonem iskrowym (benzynowe)*

- a) w których emisja spalin nie jest regulowana przez nowoczesne urządzenie kontroli emisji spalin, takie jak katalizator trójdrożny sterowany sondą lambda:

1. Kontrola wzrokowa układu wydechowego w celu sprawdzenia czy jest on kompletny i w zadawalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.
2. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest ono kompletne i w zadawalającym stanie, i czy nie ma w nim nieszczelności.

Po upływie odpowiedniego czasu rozgrzewania się silnika (biorąc pod uwagę zalecenia producenta) mierzy się na biegu jałowym (bez obciążenia) zawartość tlenku węgla (CO) w spalinach.

Maksymalną dopuszczalną zawartością tlenku węgla (CO) w gazach spalinowych jest zawartość tlenku węgla podawana przez producenta pojazdu. Jeśli brak jest danych na ten temat lub właściwe władze w Państwie Członkowskim podjęły decyzję o niestosowaniu tych danych jako wartości odniesienia, to wówczas zawartość CO nie może przekraczać:

- i) w przypadku pojazdów, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu między datą, od której Państwa Członkowskie wprowadziły wymóg zgodności z dyrektywą 70/220/EWG (\*) i dniem 1 października 1986 r.: zawartość CO — 4,5 % obj.;
- ii) w przypadku pojazdów, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po dniu 1 października 1986 r. — 3,5 % obj.

- b) w których emisja spalin jest regulowana przez nowoczesne urządzenie kontroli emisji spalin takie jak katalizator trójdrożny sterowany sondą lambda:

1. Kontrola wzrokowa układu wydechowego w celu sprawdzenia, czy jest on kompletny i w zadawalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.
2. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest ono kompletne i w zadawalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.
3. Skuteczności urządzenia kontroli emisji spalin za pomocą pomiaru wartości lambda i zawartości CO w spalinach zgodnie z sekcją 4 lub procedurami podanymi przez producenta i zatwierdzonymi podczas homologacji typu. W czasie każdego badania silnik należy przygotować zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu.
4. Emisje z rury wydechowej — wartości dopuszczalne

Maksymalną dopuszczalną zawartością tlenku węgla (CO) w gazach spalinowych jest zawartość tlenku węgla podawana przez producenta pojazdu. Jeśli brak jest danych na ten temat, to wówczas zawartość CO nie może przekraczać następujących wartości:

- i) Pomiar przy prędkości obrotowej biegu jałowego silnika:

Maksymalna dopuszczalna zawartość CO w gazach spalinowych nie może przekraczać 0,5 % obj., a dla pojazdów, które uzyskały homologację typu zgodnie z wartościami dopuszczalnymi podanymi w wierszu A lub wierszu B tabeli w ppkt 5.3.1.4. załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE (\*\*) lub z późniejszymi zmianami, maksymalna zawartość CO nie może przekraczać 0,3 % obj. W przypadku gdy odniesienie do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE nie jest możliwe, to powyższe wartości stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu 1 lipca 2002 r.

- ii) Pomiar przy wysokiej prędkości obrotowej biegu jałowego (bez obciążenia), prędkość obrotowa silnika musi wynosić co najmniej 2000 min.<sup>-1</sup>:

Zawartość CO: maksimum 0,3 % obj. a dla pojazdów, które uzyskały homologację typu zgodnie z wartościami dopuszczalnymi podanymi w wierszu A lub wierszu B tabeli w ppkt 5.3.1.4. załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, zmienioną dyrektywą 98/69/WE lub z późniejszymi zmianami, maksymalna zawartość CO nie może przekraczać 0,2 % obj. W przypadku gdy odniesienie do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE nie jest możliwe, to powyższe wartości stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu 1 lipca 2002 r.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  lub zgodnie ze specyfikacjami producenta.

- iii) W przypadku pojazdów silnikowych wyposażonych w pokładowy układ diagnostyczny zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG (zmienioną dyrektywą 98/69/WE i z kolejnymi zmianami), Państwa Członkowskie mogą alternatywnie do badania określonego w ppkt i) ustalać prawidłowe działanie układu emisji spalin za pomocą odpowiedniego odczytu wskazania pokładowego układu diagnostycznego i jednocześnie sprawdzać sprawne działanie pokładowego układu diagnostycznego w pojeździe.

## 2.2. Pojazdy silnikowe wyposażone w silniki wysokoprężne

- a) Zadymienie gazów spalinowych mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dzwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem.
  - b) Wstępne przygotowanie pojazdu:
    1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest gorący i czy jest w zadawalającym stanie mechanicznym.
    2. Z wyjątkiem określonym w lit. d) pkt 5, pojazd nie będzie uznany za niesprawny, jeśli nie był wstępnie przygotowany zgodnie z następującymi wymaganiami:
      - i) Silnik powinien być w pełni rozgrzany, na przykład, temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C, lub, jeśli jest niższa, odpowiadać normalnej pracy silnika lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeśli, ze względu na układ silnika, pomiar ten jest praktycznie niemożliwy, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie działania wentylatora silnika.
      - ii) Z układu wydechowego należy usunąć niepożądane substancje poprzez co najmniej trzykrotne swobodne zwiększenie obrotów lub za pomocą innej równoważnej metody.
  - c) Procedura badania:
    1. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest kompletne i w zadawalającym stanie, i czy nie ma w nim nieszczelności.
    2. Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego przyspieszania silnik i każda zamontowana turbosprężarka muszą mieć obroty biegu jałowego. W przypadku silników wysokoprężnych o dużej przeciążalności oznacza to oczekiwanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przepustnicy.
    3. W celu rozpoczęcia cyklu swobodnego przyspieszania, należy nacisnąć pedał przepustnicy do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak, aby uzyskać maksymalną wydajność pompy wtryskowej.
    4. Podczas cyklu swobodnego przyspieszania, silnik powinien osiągnąć maksymalną prędkość obrotową lub w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkość podaną przez producenta lub, jeśli nie jest ona podana, to dwie trzecie prędkości maksymalnej, zanim zwolni się pedał przepustnicy. Można to sprawdzić, na przykład, kontrolując prędkość obrotową silnika lub pozostawiając wystarczająco dużo czasu od początku naciśnięcia pedału przepustnicy do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii 1 i 2 wymienionych w załączniku I, wynosi co najmniej dwie sekundy.
  - d) Wartości dopuszczalne
    1. Poziom stężenia nie może przekraczać poziomu podanego na tabliczce zgodnie z dyrektywą 72/306/EWG (\*\*\*)
    2. Jeśli brak jest danych na ten temat lub właściwe organy w Państwie Członkowskim podjęły decyzję o niestosowaniu tych danych jako wartości odniesienia, to wówczas poziom stężenia nie może przekraczać poziomu podanego przez producenta lub następujących wartości dopuszczalnych współczynnika absorpcji:

Maksymalny współczynnik absorpcji:

      - bezsprężarkowe silniki wysokoprężne = 2,5 m<sup>-1</sup>,
      - silniki wysokoprężne z turbodoładowaniem = 3,0 m<sup>-1</sup>,
      - wartość dopuszczalną 1,5 m<sup>-1</sup> stosuje się do następujących pojazdów, które uzyskały homologację typu zgodnie z wartościami dopuszczalnymi podanymi w:
        - a) wierszu B tabeli w ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE (Lekki pojazd samochodowy z silnikiem wysokoprężnym — Euro4);
        - b) wierszu B1 tabeli w ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności z silnikiem wysokoprężnym — Euro4);
        - c) wierszu B2 tabeli w ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności z silnikiem wysokoprężnym — Euro5);
        - d) wierszu C tabeli w ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności — EEV)lub wartości dopuszczalnych zgodnych z późniejszymi zmianami dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE, lub wartości dopuszczalnych zgodnych z późniejszymi zmianami dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE, lub wartości równoważnych, w przypadku gdy stosuje się wyposażenie różne od typu wyposażenia stosowanego przy homologacji typu WE.
- W przypadku gdy odniesienie do ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE, lub do ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE, nie jest możliwe, to powyższe wartości stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu 1 lipca 2008 r.

3. Pojazdy, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu przed dniem 1 stycznia 1980 r., nie podlegają tym wymaganiom.
4. Pojazdy nie spełniają badań tylko, jeśli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnych przyspieszeń przekraczają wartość graniczną. Można to obliczyć, pomijając każdy pomiar, który znacznie odbiega od średniej z pomiarów lub wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa Członkowskie mogą ograniczyć ilość cykli badań.
5. W celu uniknięcia zbędnego badania Państwa Członkowskie mogą na zasadzie wyjątku od przepisów ppkt 2.2 lit. d) pkt 4 nie przyjąć pojazdów, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszania lub po cyklu czyszczenia (lub równoważnego) określonego w ppkt 2.2 lit. b) pkt 2 ii). Podobnie w celu uniknięcia zbędnego badania Państwa Członkowskie mogą na zasadzie wyjątku od przepisów ppkt 2.2 lit. d) pkt 4 przyjąć pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszania lub po cyklu czyszczenia (lub równoważnego) określonego w ppkt 2.2 lit. b) pkt 2 ii).

### 2.3. Wyposażenie służące do badań

Spaliny emitowane przez pojazd bada się za pomocą urządzeń umożliwiających dokładne ustalenie, czy wyniki badania są zgodne z określonymi dopuszczalnymi wartościami lub z wartościami podanymi przez producenta.

(\*) Dz.U. L 76 z 9.3.1970, str. 1.

(\*\*) Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1.

(\*\*\*) Dz.U. L 190 z 20.8.1972, str. 1.”

— dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

#### „3. Warunki szczególne dotyczące ograniczników prędkości

- w przypadku gdy jest to możliwe, sprawdzić, czy zainstalowane jest ogranicznik prędkości wymagany dyrektywą 92/6/EWG (\*),
- sprawdzić ważność płytki ogranicznika prędkości,
- tam, gdzie to możliwe, sprawdzić, czy na ograniczniku prędkości nie zostały naruszone plomby lub, jeśli mają zastosowanie, inne środki do zabezpieczenia połączeń przed nieuprawnioną manipulacją,
- sprawdzić, gdy jest to wykonalne, czy urządzenie ograniczające prędkość uniemożliwia przekroczenie określonych wartości przez pojazdy wymienione w art. 2 i 3 dyrektywy 92/6/EWG.

(\*) Dz.U. L 57 z 2.3.1992, str. 27.”