

32003L0026

8.4.2003

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKEJ ÚNIE

L 90/37

SMERNICA KOMISIE 2003/26/ES**z 3. apríla 2003,****ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES z hľadiska obmedzovačov rýchlosti a výfukových emisií úžitkových vozidiel****(Text s významom pre EHP)**

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole úžitkových automobilov prevádzkovaných v spoločenstve ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 8,

keďže:

- (1) Smernica 2000/30/ES sa týka právneho rámca pre cestné kontroly úžitkových vozidiel bez ohľadu na to, či prepravujú osoby alebo tovar. Vyžaduje od členských štátov, aby doplnili ročné testy spôsobilosti každý rok o náhodné kontroly reprezentatívneho podielu parku úžitkových vozidiel na svojich cestách.
- (2) Okruh kontrol technického stavu je obsiahnutý v smernici Rady 96/96/ES z 20. decembra 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel ⁽²⁾, naposledy zmenenej a doplnenej smernicou Komisie 2001/11/ES ⁽³⁾, ktorá sa týka pravidelného testovania spôsobilosti, a smernicou 2000/30/ES, ktorá sa vzťahuje na cestné technické kontroly ťažkých úžitkových vozidiel z hľadiska ich spôsobilosti. Obe smernice využívajú ten istý výbor a ten istý postup technického prispôsobenia.
- (3) Smernica 96/96/ES bola naposledy zmenená a doplnená o prísnejšie emisné limity pre určité kategórie motorových vozidiel a o testovanie funkčnosti zariadení obmedzujúcich rýchlosť ťažkých úžitkových vozidiel. Aby zodpovedali ustanoveniam uvedenej smernice, musí sa smernica 2000/30/ES tiež prispôbiť tak, aby zahŕňala nové technické ustanovenia, a to začlenením palubných diagnostických monitorovacích systémov a obmedzovačov rýchlosti do rozsahu cestných technických kontrol. Smernica 2000/30/ES sa musí aj aktualizovať (spolu so smernicou 96/96/ES), aby obsahovala revidované limitné emisné testovacie hodnoty pre niektoré kategórie motorových vozidiel.

- (4) Opatrenia tejto smernice sú v súlade so stanoviskom Výboru na prispôsobenie technickému pokroku ustanoveného podľa článku 8 smernice 96/96/ES,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Prílohy I a II k smernici 2000/30/ES sa menia a dopĺňajú v súlade s prílohou k tejto smernici.

Článok 2

1. Členské štáty najneskôr do 1. januára 2004 uvedú do účinnosti zákony, iné právneho predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť 20. deň po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 4

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 3. apríla 2003

Za Komisiu

Loyola DE PALACIO

podpredsedníčka

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 203, 10.8.2000, s. 1.⁽²⁾ Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, s. 1.⁽³⁾ Ú. v. ES L 48, 17.2.2001, s. 20.

PRÍLOHA

Prílohy I a II k smernici 2000/30/ES sa menia a dopĺňajú takto:

1. V bode 10 prílohy I sa písmeno k) nahrádza takto:

„k) zariadenie obmedzujúce rýchlosť (inštalácia a funkcia)“.

2. Príloha II sa mení a dopĺňa takto:

— bod 2 sa nahrádza takto:

„2. Špecifické podmienky týkajúce sa výfukových emisií

2.1 Motorové vozidlá vybavené zážihovými (benzínovými) motormi

- a) Ak nie sú výfukové emisie regulované moderným riadiacim emisným systémom, ako je trojcestný katalyzátor s Lambda sondou:

1. vizuálna kontrola výfukového systému, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť;
2. vizuálna kontrola zariadenia na kontrolu emisií inštalovaného výrobcom, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť.

Po primeranej dobe kondicionovania motora (berúc do úvahy odporúčania výrobcu) sa meria obsah oxidu uhoľnatého (CO) vo výfukových plynoch pri voľnobehu motora (bez zaťaženia).

Maximálne povolený obsah CO vo výfukových plynoch musí zodpovedať údajom výrobcu. Ak také informácie nie sú k dispozícii alebo ak príslušné orgány členského štátu sa rozhodnú, že také hodnoty nepoužijú ako referenčné hodnoty, obsah CO nesmie presiahnuť nasledovné hodnoty:

- i) u vozidiel registrovaných alebo uvedených prvýkrát do prevádzky v čase medzi dátumom, od ktorého členský štát požadoval, aby vozidlá spĺňali požiadavky smernice 70/220/EHS (*), a 1. októbrom 1986: obsah CO – 4,5 % objemu,
- ii) u vozidiel registrovaných alebo uvedených prvýkrát do prevádzky po 1. októbri 1986: obsah CO – 3,5 % objemu.

- b) Ak sú výfukové emisie regulované moderným riadiacim emisným systémom, ako je trojcestný katalyzátor s Lambda sondou:

1. vizuálna kontrola výfukového systému, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť;
2. vizuálna kontrola zariadenia na kontrolu emisií inštalovaného výrobcom, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť.
3. stanovenie účinnosti emisného riadiaceho systému vozidla meraním lambda hodnoty a obsahu CO vo výfukových plynoch podľa bodu 4 alebo podľa postupov navrhovaných výrobcom a schválených v čase typového schválenia. Pre každý z týchto testov sa motor kondicionuje v súlade s odporúčaniami výrobcu;
4. Emisie z výfukového potrubia — limitné hodnoty.

Maximálne povolený obsah CO vo výfukových plynoch musí zodpovedať údajom výrobcu. Ak také informácie nie sú k dispozícii, obsah CO nesmie presiahnuť nasledovné hodnoty:

- i) meranie pri voľnobežných otáčkach motora:

maximálne povolený obsah CO vo výfukových plynoch nesmie presiahnuť 0,5 % objemu a u vozidiel, ktoré boli typovo schválené podľa limitných hodnôt uvedených v riadku A alebo riadku B tabuľky v oddieli 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 98/69/ES (**) alebo neskoršími zmenami a doplnkami, maximálny obsah CO nesmie presiahnuť 0,3 % objemu. Ak zhoda so smernicou 70/220/EHS, zmenenou a doplnenou smernicou 98/69/ES, nie je možná, potom sa predchádzajúce ustanovenia uplatňujú na vozidlá registrované alebo prvýkrát uvedené do prevádzky po 1. júli 2002;

- ii) meranie pri vysokých voľnobežných otáčkach motora (bez zaťaženia), otáčky motora aspoň 2000 min.⁻¹:

obsah CO: maximálne 0,3 % objemu a u vozidiel, ktoré boli typovo schválené podľa limitných hodnôt uvedených v riadku A alebo riadku B tabuľky v oddieli 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 98/69/ES alebo neskoršími zmenami a doplnkami, maximálny obsah CO nesmie presiahnuť 0,2 % objemu. Ak zhoda so smernicou 70/220/EHS, zmenenou a doplnenou smernicou 98/69/ES, nie je možná, potom sa predchádzajúce ustanovenia uplatňujú na vozidlá registrované alebo prvýkrát uvedené do prevádzky po 1. júli 2002;

lambda: $1 \pm 0,03$ alebo podľa špecifikácií výrobcu;

- iii) u motorových vozidiel vybavených palubnými diagnostickými (OBD) systémami v súlade so smernicou 70/220/EHS (zmenenou a doplnenou smernicou 98/69/ES alebo ďalšími zmenami a doplnkami), členské štáty môžu ako alternatívu k testu špecifikovanému v písm. i) zistiť správne fungovanie emisného systému pomocou príslušného odčítania zo zariadenia OBD a súčasnej kontroly správneho fungovania OBD systému.

2.2 Motorové vozidlá vybavené vznetrovými (dieselovými) motormi

- a) Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zataženia z voľnobežných až na medzné otáčky) s radiacou pákou v neutráli a zapnutou spojkou.
- b) Predkondicionovanie vozidla:
1. Vozidlá sa môžu testovať bez predkondicionovania, hoci by sa z bezpečnostných dôvodov malo skontrolovať, či je motor zahriaty a či je v riadnom mechanickom stave.
 2. S výnimkou uvedenou v písm. d) bode (5), žiadne vozidlo sa nesmie hodnotiť ako nevyhovujúce, ak nebolo predkondicionované podľa týchto požiadaviek:
 - i) motor dosiahol úplnú prevádzkovú teplotu, napríklad teplota oleja meraná sondou v trubici na meranie hladiny oleja je aspoň 80 °C, alebo normálnu prevádzkovú teplotu, ak je nižšia, alebo teplota motorového bloku meraná úrovňou infračerveného žiarenia je aspoň ekvivalentná. Ak na základe konfigurácie vozidla sa toto meranie nedá uskutočniť, stanovenie normálnej prevádzkovej teploty motora sa môže robiť inými prostriedkami, napríklad pomocou chladiaceho ventilátora motora;
 - ii) výfukový systém sa prepláchne aspoň tromi cyklami voľnej akcelerácie pri voľnobežných otáčkach alebo ekvivalentnou metódou.
- c) Postup testu:
1. vizuálna kontrola zariadenia na kontrolu emisií inštalovaného výrobcom, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť;
 2. motor a akékoľvek namontované turbodúchadlo musia pre začiatkom cyklu voľnej akcelerácie dosiahnuť voľnobežné otáčky. U ťažkých dieselových motorov to znamená čakať aspoň 10 sekúnd po uvoľnení akceleračného pedálu;
 3. na začatie každého cyklu voľnej akcelerácie sa akceleračný pedál musí rýchlo (v priebehu menej než jednej sekundy) úplne stlačiť a podržať, ale nie násilne tak, aby sa dosiahla maximálna dodávka zo vstrekovacieho čerpadla;
 4. počas každého cyklu voľnej akcelerácie motor musí dosiahnuť medzné otáčky alebo u vozidiel s automatickým prevodom, otáčky špecifikované výrobcom, alebo ak takýto údaj nie je k dispozícii, dve tretiny medzných otáčok predtým, než sa uvoľní akceleračný pedál. Toto by sa mohlo kontrolovať napríklad monitorovaním otáčok motora alebo dostatočným časom, ktorý uplynie medzi počiatočným stlačením pedálu a uvoľnením, čo by v prípade vozidiel kategórie 1 a 2 z prílohy I predstavovalo minimálne dve sekundy.
- d) Limitné hodnoty
1. Úroveň koncentrácie nesmie prekročiť úroveň zaznamenanú na štítku podľa smernice Rady 72/306/EHS (***)
 2. Ak také informácie nie sú k dispozícii alebo ak príslušné orgány členského štátu rozhodnú, že také hodnoty nepoužijú ako referenčné hodnoty, úroveň koncentrácie nesmie prekročiť úroveň stanovenú výrobcom ani limitné hodnoty koeficientu absorpcie, ktoré sú nasledovné:
 maximálny koeficient absorpcie pre:
 - dieselové motory s prirodzeným nasávaním = 2,5 m⁻¹,
 - turbopreplňované dieselové motory = 3,0 m⁻¹,
 - limit 1,5 m⁻¹ platí pre nasledovné vozidlá, ktoré boli typovo schválené podľa limitných hodnôt uvedených v:
 - a) riadku B tabuľky v oddieli 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 98/69/ES – (Ľahké úžitkové vozidlá diesel – Euro 4);
 - b) riadku B1 tabuľky v oddieli 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 1999/96/ES – (Ťažké úžitkové vozidlá diesel – Euro 4);
 - c) riadku B2 tabuľky v oddieli 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 1999/96/ES – (Ťažké úžitkové vozidlá diesel – Euro 5);
 - d) riadku C tabuľky v oddieli 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 1999/96/ES – (Ťažké úžitkové vozidlá diesel – EEV);
 alebo limitných hodnôt v neskorších zmenách a doplnkoch smernice 70/220/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 98/69/ES, alebo limitných hodnôt v neskorších zmenách a doplnkoch smernice 88/77/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 1999/96/ES, alebo ekvivalentných hodnôt pri použití zariadenia iného typu než je zariadenie použité pre ES typové schválenie.
- Ak je nie je možné dodržať požiadavky oddielu 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 98/69/ES, alebo oddielu 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 1999/96/ES, potom sa predchádzajúce ustanovenia uplatňujú na vozidlá registrované alebo prvýkrát uvedené do prevádzky po 1. júli 2008.

3. Na vozidlá registrované alebo prvýkrát uvedené do prevádzky pred 1. januárom 1980 sa tieto požiadavky nevzťahujú.
4. Vozidlá v teste neobstoja len vtedy, keď aritmetické priemery minimálne troch cyklov voľnej akcelerácie prekročia limitné hodnoty. To sa môže vypočítať tak, že sa nebude brať do úvahy žiadne meranie, ktoré sa značne odchyľuje od nameraného priemeru, alebo výsledok ktoréhokoľvek iného štatistického výpočtu, ktorý zohľadňuje rozptyl meraní. Členské štáty môžu obmedziť počet testovacích cyklov.
5. Aby sa zabránilo nepotrebnému testovaniu, členské štáty môžu, odchyľne od ustanovení bodu 2.2 písm. d) ods. 4, medzi nevyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, u ktorých namerané hodnoty značne prekročujú limitné hodnoty po menej než troch cykloch voľnej akcelerácie alebo po preplachovacích cykloch (alebo po ekvivalentnom postupe) špecifikovaných v bode 2.2 písm. b) ods. 2 bodu ii). Rovnako, aby sa zabránilo nepotrebnému testovaniu, členské štáty môžu, odchyľne od ustanovení bodu 2.2 písm. d) ods. 4, medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, u ktorých sú namerané hodnoty značne pod limitnými hodnotami po menej než troch cykloch voľnej akcelerácie alebo po preplachovacích cykloch (alebo po ekvivalentnom postupe) špecifikovaných v bode 2.2 písm. b) ods. 2 bode ii).

2.3 Testovacie prístroje

Emisie vozidiel sa testujú s použitím prístrojov konštruovaných tak, aby sa dalo presne stanoviť, či boli splnené limitné hodnoty predpísané alebo udané výrobcom.

(*) Ú. v. ES L 76, 9.3.1970, s. 1.

(**) Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 1.

(***) Ú. v. ES L 190, 20.8.1972, s. 1.“

— dopĺňa sa tento bod 3:

„3. Špecifické podmienky týkajúce sa obmedzovačov rýchlosti

- pokiaľ je to možné kontrola, či je obmedzovač rýchlosti namontovaný podľa požiadaviek smernice Rady 92/6/ES (*),
- kontrola platnosti montážneho štítku obmedzovača rýchlosti,
- pokiaľ je to uskutočniteľné, kontrola, či sú neporušené plomby obmedzovača rýchlosti a prípadne iné prostriedky ochrany spojov proti neoprávnenému zásahu,
- kontrola, ak je to uskutočniteľné, či zariadenia obmedzujúce rýchlosť bránia vozidlám uvedeným v článku 2 a článku 3 smernice 92/6/ES, v prekročení predpísaných hodnôt.

(*) Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27.“