

32003L0026

8.4.2003

URADNI LIST EVROPSKE UNIJE

L 90/37

DIREKTIVA KOMISIJE 2003/26/ES**z dne 3. aprila 2003****o prilagoditvi Direktive 2000/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede omejevalnikov hitrosti in emisij izpušnih plinov gospodarskih vozil tehničnemu napredku****(Besedilo velja za EGP)**

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive 2000/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. junija 2000 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Skupnosti ⁽¹⁾, in zlasti člena 8 Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva 2000/30/ES zadeva pravni okvir za cestni pregled gospodarskih vozil, ne glede na to, ali prevažajo potnike ali tovor. Od držav članic se zahteva, da letni tehnični pregled vsako leto dopolnijo z nenajavljenimi pregledi reprezentativnega deleža voznega parka gospodarskih vozil na svojih cestah.
- (2) Področje tehničnih pregledov je zajeto v Direktivi Sveta 96/96/ES z dne 20. decembra 1996 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na tehnične preglede motornih vozil in njihovih priklopnikov ⁽²⁾, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2001/11/ES ⁽³⁾, ki zajema redne tehnične preglede, in z Direktivo 2000/30/ES, ki se uporablja za cestne preglede brezhibnosti težkih gospodarskih vozil. Pri obeh direktivah se za tehnične prilagoditve uporabljata isti odbor in postopek.
- (3) Direktiva 96/96/ES je bila spremenjena tako, da sedaj predvideva strožje omejitve emisij za nekatere kategorije motornih vozil in preskušanja delovanja naprav za omejevanje hitrosti pri težkih tovornih vozilih. Zaradi skladnosti z navedeno direktivo je treba prilagoditi tudi Direktivo 2000/30/ES, da bi bile vanjo vključene nove tehnične določbe, in sicer tako, da bi se v sklopu cestnih pregledov preverjali tudi vgrajeni sistemi za diagnostiko na vozilu (OBD) in omejevalniki hitrosti. Direktivo 2000/30/ES je treba tudi ažurirati (skupaj z Direktivo 96/96/ES), da bi vsebovala popravljene mejne vrednosti preskušanja glede emisij za nekatere kategorije motornih vozil.

- (4) Določbe te direktive so v skladu z mnenjem Odbora za prilagajanje tehničnemu napredku, ustanovljenega na podlagi člena 8 Direktive 96/96/ES –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Prilogi I in II k Direktivi 2000/30/ES se spremenita, kakor je določeno v Prilogi k tej direktivi.

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 1. januarja 2004. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice predložijo Komisiji besedila predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 3. aprila 2003

Za Komisijo
Loyola DE PALACIO
Podpredsednica

⁽¹⁾ UL L 203, 10.8.2000, str. 1.

⁽²⁾ UL L 46, 17.2.1997, str. 1.

⁽³⁾ UL L 48, 17.2.2001, str. 20.

PRILOGA

Priloge I in II k Direktivi 2000/30/ES se spremenita:

1. V točki 10 Priloge I se podtočka (k) nadomesti:

„(k) naprava za omejevanje hitrosti (vgradnja in delovanje)“.

2. Priloga II se spremeni:

— Točka 2 se nadomesti:

„2. Posebni pogoji glede emisij izpušnih plinov

2.1 Motorna vozila, opremljena z (bencinskim) motorjem na prisilni vžig

- (a) Če emisij izpušnih plinov ne uravnava sodobni sistem za uravnavanje emisij, kot je tristezni katalizator z zaznavalom lambda:

1. Vizualni pregled izpušnega sistema za preverjanje, ali je popoln, v zadovoljivem stanju in ne pušča.
2. Vizualni pregled vsake opreme za uravnavanje emisij, ki jo je vgradil proizvajalec, da se preveri, ali je popolna, v zadovoljivem stanju in ne pušča.

Po primernem času kondicioniranja motorja (ob upoštevanju priporočil proizvajalca) se izmeri vsebnost ogljikovega monoksida (CO) v izpušnih plinih, ko je motor v prostem teku (brez obremenitve).

Največja dovoljena vsebnost CO v izpušnih plinih je vsebnost, ki jo je navedel proizvajalec vozil. Če ti podatki niso na voljo ali pristojni organi držav članic odločijo, da jih ne bodo uporabili kot referenčne vrednosti, vsebnost CO ne sme presegati naslednjih vrednosti:

- (i) za vozila, ki so prvič registrirana ali dana v promet med datumom, od katerega dalje države članice zahtevajo, da so vozila v skladu z Direktivo 70/220/EGS (*), in 1. oktobrom 1986: CO – 4,5 % vol.;
- (ii) za vozila, prvič registrirana ali dana v promet po 1. oktobru 1986 – 3,5 % vol.

- (b) Če emisij izpušnih plinov ne uravnava sodobni sistem za uravnavanje emisij, kot je tristezni katalizator z zaznavalom lambda:

1. Vizualni pregled izpušnega sistema za preverjanje, ali je popoln, v zadovoljivem stanju in ne pušča.
2. Vizualni pregled vsake opreme za uravnavanje emisij, ki jo je vgradil proizvajalec, da se preveri, ali je popolna, v zadovoljivem stanju in ne pušča.
3. Določitev izkoristka sistema za uravnavanje emisij pri vozilih z merjenjem vrednosti lambda in vsebnosti CO v izpušnih plinih v skladu z oddelkom 4 ali postopki, ki so jih predlagali proizvajalci in so bili odobreni v času homologacije vozil. Pri vsakem pregledu se motor kondicionira v skladu s priporočili proizvajalca.
4. Emisije iz izpušne cevi — mejne vrednosti

Največja dovoljena vsebnost CO v izpušnih plinih je vrednost, ki jo je navedel proizvajalec vozil. Če ti podatki niso na voljo, vsebnost CO ne sme presegati naslednjih vrednosti:

- (i) Meritev pri številu vrtljajev motorja v prostem teku:

Največja dovoljena vsebnost CO v izpušnih plinih ne sme presegati 0,5 % vol. in za vozila, ki so bila homologirana v skladu z mejnimi vrednostmi iz vrstice A ali vrstice B v tabeli v oddelku 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES (**) ali poznejšimi spremembami, največja vsebnost CO ne sme presegati 0,3 % vol. Če uskladitev z Direktivo 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES, ni mogoča, zgoraj navedeno velja za vozila, prvič registrirana ali dana v promet po 1. juliju 2002.

- (ii) Meritev pri zgornjem številu vrtljajev motorja v prostem teku (brez obremenitve), število vrtljajev motorja mora biti najmanj 2 000 min⁻¹:

Vsebnost CO: največ 0,3 % vol. in za vozila, ki so bila homologirana v skladu z mejnimi vrednostmi iz vrstice A ali vrstice B v tabeli v oddelku 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES ali poznejšimi spremembami, največja vsebnost CO ne sme presegati 0,2 % vol. Če uskladitev z Direktivo 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES, ni mogoča, zgoraj navedeno velja za vozila, prvič registrirana in dana v promet po 1. juliju 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ ali v skladu s specifikacijami proizvajalca.

- (iii) Za motorna vozila, opremljena z vgrajenimi sistemi za diagnostiko na vozilu (OBD) v skladu z Direktivo 70/220/EGS (kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES in poznejšimi spremembami), lahko države članice, kot alternativo k preskusu, ki je opredeljen v (i), ugotavljajo pravilno delovanje sistema emisij z ustreznim odčitavanjem z naprave OBD in hkratnim preverjanjem pravičnega delovanja sistema OBD.

2.2 Motorna vozila, opremljena z (dizelskimi) motorji na kompresijski vžig

- (a) Motnost izpušnega plina, ki jo je treba meriti med prostim pospeševanjem (brez obremenitve od prostega teka do prekinitve pospeševanja) z ročico menjalnika v nevtralnem položaju in vključeno sklopko.
- (b) Predhodno kondicioniranje vozila:
1. Vozila se lahko preizkušajo brez predhodnega kondicioniranja, čeprav naj se iz varnostnih razlogov preveri, ali je motor ogret in v zadovoljivem mehanskem stanju.
 2. Razen v skladu s pododstavkom (d)(5) noben preskus vozila ne bo ocenjen kot neopravljen, če vozilo ni bilo predhodno kondicionirano v skladu z naslednjimi zahtevami:
 - (i) Motor mora biti popolnoma ogret, na primer temperatura motornega olja, merjena z zaznavalom v cevi paličice za merjenje ravni olja, mora znašati vsaj 80 °C, ali normalno temperaturo delovanja, če je nižja, temperatura bloka motorja, merjena z ravniyo infrardečega sevanja, pa mora biti vsaj enakovredna temperatura. Če je ta meritev zaradi konfiguracije vozila nepraktična, se lahko normalna temperatura obratovanja motorja ugotavlja na druge načine, na primer z delovanjem ventilatorja motorja.
 - (ii) Izpušni sistem se mora očistiti z vsaj tremi cikli pospeševanja ali z enakovredno metodo.
- (c) Postopek preskusa:
1. Vizualni pregled vsake opreme za uravnavanje emisij, ki jo je vgradil proizvajalec, da se preveri, ali je popolna, v zadovoljivem stanju in ne pušča.
 2. Motor in morebitno vgrajeno turbopuhalo morata pred začetkom vsakega cikla pospeševanja doseči število vrtljajev v prostem teku. Pri težkih dizelskih motorjih to pomeni, da je treba počakati vsaj 10 sekund po sprostitvi dušilke.
 3. Za sprožitev vsakega cikla pospeševanja se mora na pedal za plin pritisniti hitro in do konca (v manj kot eni sekundi), pedal pa je treba držati pritisnjen, vendar ne sunkovito, da se doseže največji dovod goriva iz tlačilke za vbrizganje goriva.
 4. V vsakem ciklu pospeševanja motor doseže število vrtljajev, pri katerih se začne zapora dovoda goriva, ali pri vozilih z avtomatskimi prenosi hitrost, ki jo predeli proizvajalec, ali če ti podatki niso na razpolago, dve tretjini števila vrtljajev, pri katerih se začne zapora dovoda goriva, preden se sprost dušilka. To se lahko preveri na primer z nadzorovanjem števila vrtljajev motorja ali tako, da se omogoči, da preteče dovolj časa od začetnega pritiska na dušilko do njene sprostitve, kar naj pri vozilih kategorije 1 in 2 Priloge 1 znaša vsaj dve sekundi.
- (d) Mejne vrednosti
1. Raven koncentracije ne sme presegati ravni, navedene na tablici, v skladu z Direktivo Sveta 72/306/EGS (**).
 2. Če ti podatki niso na voljo ali če pristojni organi držav članic odločijo, da jih ne bodo uporabili kot referenčne vrednosti, raven koncentracije ne sme presegati ravni, ki jo je navedel proizvajalec, ali mejnih vrednosti koeficienta absorpcije, ki so naslednje:
Največji koeficient absorpcije za:
 - naravno polnjene dizelske motorje = $2,5 \text{ m}^{-1}$,
 - tlačno polnjene motorje s turbopuhalom = $3,0 \text{ m}^{-1}$,
 - mejna vrednost $1,5 \text{ m}^{-1}$ velja za naslednja vozila, ki so bila tipsko odobrena v skladu z mejnim vrednostmi, navedenimi v:
 - (a) vrstici B tabele v oddelku 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES — (lahko tovorno vozilo — dizel — Euro 4);
 - (b) vrstici B1 tabele v oddelku 6.2.1. Priloge I k Direktivi 88/77/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 1999/96/ES — (težko tovorno vozilo — dizel — Euro 4);
 - (c) vrstici B2 tabele v oddelku 6.2.1. Priloge I k Direktivi 88/77/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 1999/96/ES — (težko tovorno vozilo — dizel — Euro 5);
 - (d) vrstici C tabele v oddelku 6.2.1. Priloge I k Direktivi 88/77/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 1999/96/ES — (težko tovorno vozilo — dizel — EEV);
 ali mejne vrednosti v kasnejših spremembah Direktive 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES, ali mejne vrednosti v poznejših spremembah Direktive 88/77/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 1999/96/ES, ali enakovredne vrednosti, če se uporablja vrsta opreme, ki se razlikuje od tiste, ki se uporablja za ES-homologacijo.
- Če uskladiš z oddelkom 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES, ali z oddelkom 6.2.1 Priloge I k Direktivi 88/77/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 1999/96/ES, ni mogoča, velja zgoraj navedeno za vozila, prvič registrirana ali dana v promet po 1. juliju 2008.

3. Vozila, prvič registrirana ali dana v promet pred 1. januarjem 1980, so izvzeta iz teh zahtev.
4. Vozila ne opravijo preskusa samo, če aritmetične srednje vrednosti vsaj zadnjih treh ciklov pospeševanja presegajo mejno vrednost. To se lahko izračuna brez upoštevanja katere koli meritve, ki znatno odstopa od izmerjene srednje vrednosti, ali rezultata katerega koli drugega statističnega izračuna, ki upošteva razpršitev meritev. Države članice lahko omejijo število preskusnih ciklov.
5. Države članice lahko, da bi preprečile nepotrebno preizkušanje, z odstopanjem od določb odstavka 2.2(d)(4) ocenijo, da vozila niso opravila preskusa, če njihove izmerjene vrednosti znatno presegajo mejne vrednosti po manj kakor treh cikli pospeševanja ali po cikli čiščenja (ali enakovrednih postopkih), opredeljenih v pododstavku 2.2(b)(ii). Prav tako lahko države članice, da bi preprečile nepotrebno preizkušanje, z odstopanjem od določb odstavka 2.2(d)(4) ocenijo, da so vozila opravila preskus, če so njihove izmerjene vrednosti znatno pod mejnimi vrednostmi po manj kakor treh cikli pospeševanja ali po cikli čiščenja (ali enakovrednih postopkih), opredeljenih v pododstavku 2.2(b)(ii).

2.3 Oprema za preskušanje

Emisije vozila se preskušajo z opremo, izdelano za natančno ugotavljanje, ali so izpolnjene mejne vrednosti, ki jih je predpisal ali navedel proizvajalec.

(*) UL L 76, 9.3.1970, str. 1.

(**) UL L 350, 28.12.1998, str. 1.

(***) UL L 190, 20.8.1972, str. 1.“

— Doda se naslednja točka 3:

„3. Posebni pogoji glede omejevalnikov hitrosti:

- po možnosti preveriti, ali so omejevalniki hitrosti vgrajeni, kakor to zahteva Direktiva Sveta 92/6/EGS (*),
- preveriti veljavnost tablice omejevalnika hitrosti,
- če je izvedljivo, preveriti, če so pečati omejevalnika hitrosti in po potrebi katero koli drugo sredstvo za zaščito priključkov proti nepooblaščenim manipulacijam nepoškodovani,
- če je izvedljivo, preveriti, ali naprava za omejevanje hitrosti preprečuje, da bi vozila iz člena 2 in člena 3 Direktive 92/6/EGS presegla predpisane vrednosti.

(*) UL L 57, 2.3.1992, str. 27.“