

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2003/27/EG**av den 3 april 2003****om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 96/96/EG när det gäller provning av avgasutsläpp från motorfordon****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet ⁽¹⁾, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/11/EG ⁽²⁾, särskilt artikel 7 i detta, och

av följande skäl:

- (1) Fordons- och oljeprogrammen, som inrättades 1992 för att tjäna som analytisk grund för fastställandet av normer för fordonsutsläpp och bränslekvalitet för år 2000 och framåt i syfte att uppnå luftkvalitetsmål med särskild inriktning på minskning av vägtransportutsläppen, fastslås att underhållsnivån för motorfordon är avgörande för trafikens inverkan på luftkvaliteten.
- (2) I direktiv 96/96/EG fastslås att prover skall utföras i samband med den regelbundna trafiksäkerhetsprovningen för att kontrollera att avgasutsläppen från bensin- och dieseldrivna fordon hålls på rimliga nivåer.
- (3) Kommissionen har inrättat en arbetsgrupp bestående dels av experter från International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA), dels från andra relevanta organisationer, som sammanträtt under år 2000. Gruppen har undersökt möjligheterna att ändra gränserna för de utsläppsprovningar som anges i direktiv 96/96/EG och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen ⁽³⁾ för att fastställa om miljöförbättringar kan uppnås. Enligt gruppen ligger de nuvarande gränserna långt över vad ett rätt underhållt fordon skulle kunna uppnå i praktiken. Följaktligen är gränserna inte så effektiva som de skulle kunna vara när det gäller att underlätta upptäckten av fordon med höga utsläpp, dvs. fordon vars avgasutsläpp ligger minst 50 % över normen för ett fordon som fått rätt underhåll.

- (4) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från den kommitté för anpassning till den tekniska utvecklingen av direktivet om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet som inrättats genom artikel 8 i direktiv 96/96/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga II till direktiv 96/96/EG ändras enligt bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 januari 2004. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 3 april 2003.

På kommissionens vägnar
Loyola DE PALACIO
Vice ordförande

⁽¹⁾ EGT L 46, 17.2.1997, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 48, 17.2.2001, s. 20.

⁽³⁾ EGT L 203, 10.8.2000, s. 1.

BILAGA

Fjärde strecksatsen i punkt 7.10 i bilaga II till direktiv 96/96/EG skall ersättas med följande:

”— Kontrollera, om det är praktiskt möjligt, att den hastighetsbegränsande anordningen förhindrar att de fordon som anges i artiklarna 2 och 3 i direktiv 92/6/EEG överskrider de förinställda hastigheterna.”

Punkt 8.2 i bilaga II till direktiv 96/96/EG skall ersättas med följande:

”8.2 Avgasutsläpp

8.2.1 Motorfordon med bensindrivna motorer med styrd tändning

a) Om avgasutsläppen inte kontrolleras genom ett avancerat system för avgasrening, som trevägskatalysator med lambdasond:

1. Okulärbesiktning av avgassystemet för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.
2. Okulärbesiktning av eventuellt fabriksmonterat avgaskontrollsystem för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.

Efter rimlig uppvärmningstid (med beaktande av tillverkarens rekommendationer) mäts halten koloxid (CO) i avgaserna under tomgång (utan belastning).

Högsta tillåtna CO-halt är den som anges av tillverkaren. Om ett sådant värde inte finns att tillgå, eller om de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna beslutar att inte använda det som referensvärde, får CO-halten inte överstiga följande värden:

- i) För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången mellan det datum från och med vilket medlemsstaterna har krävt att fordon skall uppfylla kraven i direktiv 70/220/EEG (*) och den 1 oktober 1986: koloxid – 4,5 volymprocent.
- ii) För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter den 1 oktober 1986: koloxid – 3,5 volymprocent.

b) Om avgasutsläppen kontrolleras genom ett avancerat system för avgasrening, som trevägskatalysator med lambdasond:

1. Okulärbesiktning av avgassystemet för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.
2. Okulärbesiktning av eventuellt fabriksmonterat avgaskontrollsystem för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.
3. Bestämning av effektiviteten hos fordonets system för avgasrening genom mätning av avgasernas lambdavärde och koloxidhalt enligt punkt 4 eller med de förfaranden som föreslås av tillverkaren och som godkänts i samband med typgodkännandet. Vid varje prov värms motorn först upp enligt tillverkarens rekommendationer.
4. Utsläpp från avgasröret – gränsvärden

Högsta tillåtna CO-halt är den som anges av tillverkaren. Om ett sådant värde inte finns att tillgå, får CO-halten inte överstiga följande värden:

i) Mätning vid tomgångskörning:

Högsta tillåtna CO-halt är 0,5 volymprocent och för fordon som typgodkänts enligt gränsvärdena i rad A eller rad B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG (**), eller senare ändringar, är högsta tillåtna CO-halt 0,3 volymprocent. Om direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG, inte kan tillämpas, gäller ovanstående för fordon som registrerats eller för första gången tagits i bruk efter den 1 juli 2002.

ii) Mätning vid högt tomgångsvarvtal, (utan belastning) motorvarvtal minst 2 000 v/min⁻¹:

Högsta tillåtna CO-halt är 0,3 volymprocent och för fordon som typgodkänts enligt gränsvärdena i rad A eller rad B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG, eller senare ändringar, är högsta tillåtna CO-halt 0,2 volymprocent. Om direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG, inte kan tillämpas, gäller ovanstående för fordon som registrerats eller för första gången tagits i bruk efter den 1 juli 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ eller enligt tillverkarens specifikationer.

- iii) I stället för att genom proverna under punkt i kontrollera om utsläppssystemet fungerar på motorfordon som är utrustade med omborddiagnossystem (OBD-system) i enlighet med direktiv 70/220/EEG (ändrat genom direktiv 98/69/EG och senare ändringar) får medlemsstaterna göra detta genom att på lämpligt sätt läsa av OBD-anordningen och samtidigt kontrollera att OBD-systemet fungerar.

8.2.2 Motorfordon med motorer med kompressionständning (dieselmotorer)

- a) Avgasernas opacitet skall mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximivarvtal) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt.

b) Konditionering av fordon

1. Provningar får utföras på fordon utan konditionering. Av säkerhetsskäl är det dock lämpligt att kontrollera att motorn är varm och i tillfredsställande mekaniskt skick.
2. Med undantag av vad som avses i d 5 nedan godkänns samtliga fordon som har konditionerats enligt följande bestämmelser.
 - i) Motorn skall ha uppnått arbetstemperatur, vilket t.ex. innebär att temperaturen på motoroljan som mäts med en oljemätsticka skall vara minst 80 °C eller motsvara normal arbetstemperatur om den är lägre, eller att motorblocktemperaturen, mätt som nivå på den infraröda strålningen, skall vara minst lika hög. Om denna mätmetod är opraktisk på grund av fordonets konstruktion skall motorns normala arbetstemperatur uppnås på annat sätt, t.ex. genom att kylfläkten går igång.
 - ii) Avgassystemet skall rensas genom minst tre fria accelerationscykler eller motsvarande metod.

c) Prövningsförfarande

1. Okulärbesiktning av eventuellt fabriksmonterat avgaskontrollsystem för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.
2. Motorn och eventuellt turboaggregat skall gå på tomgång innan varje fri accelerationscykel påbörjas. För tunga dieseldrivna fordon innebär detta minst 10 sekunder efter det att gaspedalen släppts upp.
3. För att igångsätta varje fri accelerationscykel skall gaspedalen snabbt (dvs. på mindre än en sekund) och i en rörelse, men inte häftigt, tryckas i botten för att uppnå maximal insprutning från insprutningspumpen.
4. Under varje fri accelerationscykel och innan gaspedalen släpps upp skall motorn komma upp i maximivarvtal eller, när det gäller automatväxlade fordon, det varvtal som anges av tillverkaren eller, om dessa uppgifter inte finns att tillgå, $\frac{2}{3}$ av maximivarvtalet. Detta kan kontrolleras t.ex. med hjälp av motorvarvet eller genom att man låter tillräckligt lång tid förflyta mellan den första tryckningen på gaspedalen och det ögonblick den släpps upp, vilket för fordon i kategorierna 1 och 2 i bilaga I bör vara minst 2 sekunder.

d) Gränsvärden

1. Koncentrationsnivån får inte överstiga den nivå som angivits på installationsplattan i enlighet med direktiv 72/306/EEG (***).
2. Om ett sådant värde inte finns att tillgå, eller om de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna beslutar att inte använda det som referensvärde, får koncentrationsnivån inte överstiga den nivå som tillverkaren angivit eller gränsvärdena för absorptionskoefficienten som är följande:

Högsta absorptionskoefficient gäller enligt följande:

— insugningsdieselmotorer = 2,5 m⁻¹,

— turboladdade dieselmotorer = 3,0 m⁻¹,

— ett gränsvärde på 1,5 m⁻¹ gäller för följande fordon som typgodkänts i enlighet med gränsvärdena i

- a) rad B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG – (lätta dieselfordon – Euro 4),
- b) rad B1 i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG (****) – (tunga dieselfordon – Euro 4),
- c) rad B2 i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG – (tunga dieselfordon – Euro 5),

d) rad C i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG – (tunga fordon – EEV),

eller gränsvärden i senare ändringar av direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG, eller gränsvärden i senare ändringar av direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG, eller motsvarande värden om utrustningen är av annan typ än den som användes vid EG-typgodkännandet.

Om punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG, eller punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG inte kan tillämpas, gäller ovanstående för fordon som registrerats eller för första gången tagits i bruk efter den 1 juli 2008.

3. Fordon som registrerades eller togs i bruk för första gången före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav.
4. Fordon får endast underkännas om det aritmetiska medelvärdet från minst tre av de senast genomförda accelerationscyklerna överskrider gränsvärdet. Medelvärdet kan räknas fram genom att man bortser från de mätningar som i hög grad avviker från medelvärdet eller att man använder resultatet av någon annan statistisk beräkning som tar hänsyn till spridningen hos mätningarna. Medlemsstaterna får begränsa antalet provningscykler.
5. För att undvika onödiga provningar får medlemsstaterna, genom undantag från bestämmelserna i punkt 8.2.2 d 4, underkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln (eller motsvarande) som avses i punkt 8.2.2 b ii ovan ligger mycket högre än gränsvärdet. Likaså för att undvika onödiga provningar får medlemsstaterna, genom undantag från bestämmelserna i punkt 8.2.2 d 4, godkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln (eller motsvarande) som avses i punkt 8.2.2 b ii ligger mycket under gränsvärdet.

8.2.3 Provningsutrustning

Kontrollen av fordonens avgasutsläpp skall ske med utrustning som gör det möjligt att med noggrannhet bestämma om de gränsvärden som föreskrivs, eller som har angivits av tillverkaren, iakttas.

- 8.2.4 Om en fordonstyp vid EG-typgodkännandet inte uppfyller de gränsvärden som fastställs i detta direktiv, får medlemsstaterna fastställa högre gränsvärden för denna fordonstyp med stöd av bevisning från tillverkaren. De skall genast meddela detta till kommissionen som i sin tur skall underrätta övriga medlemsstater.

(*) EGT L 76, 9.3.1970, s. 1.

(**) EGT L 350, 28.12.1998, s. 1.

(***) EGT L 190, 20.8.1972, s. 1.

(****) EGT L 44, 16.2.2000, s. 1.”