

TILSKIPUN FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR 2003/26/EB

2005/EES/58/25

frá 3. apríl 2003

um aðlögun að tækniframförum á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2000/30/EB að því er varðar hraðatakmarkara og útblástur frá atvinnuökutækjum (*)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA
HEFUR,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

með hliðsjón af tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2000/30/EB frá 6. júní 2000 um tæknilegt eftirlit á vegum með aksturshæfni vöruflutningabifreiða í bandalaginu ⁽¹⁾, einkum 8. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í tilskipun 2000/30/EB er settur lagarammi fyrir vegaeftirlit með atvinnuökutækjum, hvort sem þau eru til flutninga á farþegum eða farmi. Samkvæmt þeirri tilskipun ber aðildarríkjnum að láta fara fram ár hvert, auk árlegrar prófunar á aksturshæfni, fyrirvaralaust vegaeftirlit með dæmigerðu úrtaki atvinnuökutækja-flotans.
- 2) Prófun á aksturshæfni fellur undir tilskipun ráðsins 96/96/EB frá 20. desember 1996 um samræmingu á lögum aðildarríkjanna um prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra ⁽²⁾, eins og henni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 2001/11/EB ⁽³⁾ sem nær yfir reglubundna prófun á aksturshæfni, og undir tilskipun 2000/30/EB þar sem fjallað er um vegaeftirlit með aksturshæfni stórra atvinnuökutækja. Í báðum tilskipunum er vísað til sömu nefndar og sömu málsmeðferðar að því er tæknilega aðlögun varðar.
- 3) Tilskipun 96/96/EB var breytt með forskrift um strangari losunarmörk í tilteknum flokkum vélknúinna ökutækja og eftirlit með virkni hraðatakmarkunarbúnaðar fyrir stór atvinnuökutæki. Til að halda samræmi við þá tilskipun ber einnig að laga tilskipun 2000/30/EB að setningu nýrra tæknilegra ákvæða þannig að innbyggð greiningarkerfi (OBD) og hraðatakmarkarar falli undir eftirlit á vegum. Enn fremur þarf að uppfæra tilskipun 2000/30/EB (ásamt tilskipun 96/96/EB) svo að unnt sé að fella inn í hana endurskoðuð viðmiðunarmörk við prófun á losun í tilteknum flokkum vélknúinna ökutækja.

- 4) Ákvæði þessarar tilskipunar eru í samræmi við álit nefndarinnar um aðlögun að tækniframförum sem var komið á fót með 8. gr. tilskipunar 96/96/EB.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Ákvæðum I. og II. viðauka við tilskipun 2000/30/EB er hér með breytt eins og fram kemur í viðaukanum við þessa tilskipun.

2. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórn-sýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 1. janúar 2004. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau eru birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

3. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

4. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 3. apríl 2003.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Loyola DE PALACIO

varaforseti

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 90, 8.4.2003, bls. 37. Hennar var getið í ákvæðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 156/2003 frá 7. nóvember 2003 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá *EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins* nr. 7, 12.2.2004, bls. 36.

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 203, 10.8.2000, bls. 1.

⁽²⁾ Stjtið. EB L 46, 17.2.1997, bls. 1.

⁽³⁾ Stjtið. EB L 48, 17.2.2001, bls. 20.

VIÐAUKI

Ákvæðum I. og II. viðauka við tilskipun 2000/30/EB er breytt sem hér segir:

1. Eftirfarandi komi í stað k-liðar í 10. lið I. viðauka:
„k) hraðatakmarkunarbúnaður (uppsetning og virkni)“.

2. Ákvæðum II. viðauka er breytt sem hér segir:

— Í stað 2. liðar komi eftirfarandi:

„2 **Sérstök skilyrði varðandi útblásturskerfi**

2.1. *Vélknúin ökutæki með rafkveikjuhreyfla (bensinhreyfla)*

- a) Ef útblæstri er ekki stjórnað með háþrúðum mengunarvarnarbúnaði, s.s. þrívirkum hvarfakút með „lambda“-nema:

1. Sjónskoðun á útblásturskerfinu til að ganga úr skugga um að ekkert vanti í það, það sé í fullnægjandi ástandi og að það leki ekki.
2. Sjónskoðun á hvers konar mengunarvarnarbúnaði, sem framleiðandi hefur komið fyrir, til að ganga úr skugga um að ekkert vanti í hann, hann sé í fullnægjandi ástandi og leki ekki.

Þegar hreyfillinn hefur verið hitaður upp í hæfilegan tíma (með hliðsjón af fyrirmælum framleiðenda ökutækisins) er styrkur kolmónoxíðs (CO) í útblásturslofti mældur með hreyfilinn í hægagangi (án álags).

Leyfilegur hámarksstyrkur kolmónoxíðs í útblásturslofti er sá styrkur sem framleiðandi ökutækisins gefur upp. Ef þessar upplýsingar liggja ekki fyrir eða ef lögbær yfirvöld í aðildarríkinu ákveða að nota þær ekki sem viðmiðunargildi má styrkur kolmónoxíðs ekki vera meiri en hér segir:

- i) þegar um er að ræða ökutæki sem eru fyrst skráð eða tekin í notkun á tímabilinu frá þeim degi þegar ökutækið á að vera í samræmi við tilskipun 70/220/EBE ⁽¹⁾ að kröfu aðildarríkjanna og til 1. október 1986: kolmónoxíð – 4,5% af rúmmáli,
- ii) þegar um er að ræða ökutæki sem eru fyrst skráð eða tekin í notkun eftir 1. október 1986: kolmónoxíð – 3,5% af rúmmáli.

- b) Ef útblæstri er stjórnað með háþrúðum mengunarvarnarbúnaði, svo sem þrívirkum hvarfakút með „lambda“-nema:

1. Sjónskoðun á útblásturskerfinu til að ganga úr skugga um að ekkert vanti í það, það sé í fullnægjandi ástandi og að það leki ekki.
2. Sjónskoðun á hvers konar mengunarvarnarbúnaði, sem framleiðandi hefur komið fyrir, til að ganga úr skugga um að ekkert vanti í hann, hann sé í fullnægjandi ástandi og leki ekki.
3. Ákvörðun á skilvirkni mengunarvarnarbúnaðarins sem er framkvæmd með því að mæla „lambda“-gildið og styrk kolmónoxíðs í útblásturslofti í samræmi við 4. lið eða með aðferðum sem framleiðendur mæla með og hafa verið samþykktar við gerðarviðurkenningu. Í hverri prófun er hreyfillinn hitaður upp í samræmi við fyrirmæli framleiðanda ökutækisins.
4. Losun úr útblástursröri - viðmiðunarmörk.

Leyfilegur hámarksstyrkur kolmónoxíðs í útblásturslofti er sá styrkur sem framleiðandi ökutækisins gefur upp. Ef þessar upplýsingar liggja ekki fyrir má styrkur kolmónoxíðs ekki vera meiri en hér segir:

- i) Mæling með hreyfil í hægagangi:

Leyfilegur hámarksstyrkur kolmónoxíðs í útblásturslofti má ekki vera yfir 0,5% af rúmmáli og að því er varðar ökutæki, sem hafa verið gerðarviðurkennd í samræmi við viðmiðunarmörk sem eru sett fram í línu A eða línu B í töflunni í lið 5.3.1.4 í I. viðauka við tilskipun 70/220/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 98/69/EB ^(**) eða síðar, má styrkur kolmónoxíðs ekki fara yfir 0,3% af rúmmáli. Ef ekki reynist unnt að finna samsvörun við tilskipun 70/220/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 98/69/EB, gildir framanskráð um ökutæki sem eru skráð eða fyrst tekin í notkun eftir 1. júlí 2002.

- ii) Mæling við mikinn snúningshraða í lausagangi (án álags), hraði hreyfils a.m.k. 2000 snún./mín.:

Styrkur kolmónoxíðs: Leyfilegur hámarksstyrkur kolmónoxíðs í útblásturslofti má ekki vera yfir 0,3% af rúmmáli og að því er varðar ökutæki, sem hafa verið gerðarviðurkennd í samræmi við viðmiðunarmörk sem eru sett fram í línu A eða línu B í töflunni í lið 5.3.1.4 í I. viðauka við tilskipun 70/220/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 98/69/EB eða síðar, má styrkur kolmónoxíðs ekki fara yfir 0,2% af rúmmáli. Ef ekki reynist unnt að finna samsvörun við tilskipun 70/220/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 98/69/EB, gildir framanskráð um ökutæki sem eru skráð eða fyrst tekin í notkun eftir 1. júlí 2002.

Lambda-gildi: $1 \pm 0,03$ eða í samræmi við forskriftir framleiðenda.

- iii) Að því er varðar ökutæki sem eru búin innbyggðum greiningarkerfum í samræmi við tilskipun 70/220/EBE (eins og henni var breytt með tilskipun 98/69/EB og síðar) er aðildarríkjunum heimilt, í stað þeirra prófana sem eru tilgreindar í i-lið, að staðfesta að útblásturskerfið starfi rétt með viðeigandi aflestri af innbyggða greiningartækinu og með því að athuga um leið hvort innbyggða greiningarkerfið starfi eðlilega.

2.2. Vélknúin ökutæki með þjöppukveikjuhreyflum (dísilhreyflum)

- a) Mæla skal reykþéttni útblásturslofts við hröðun (frá hægagangi og upp í marksnúningshraða, án álags) í hlutlausum gir og með tengslin virk.
- b) Undirbúningur ökutækis:
1. Prófa má ökutæki án undirbúnings þótt rétt sé, af öryggisástæðum, að ganga úr skugga um að hreyfillinn sé heitur og í viðunandi ásíðkomulagi.
 2. Engu ökutæki skal hafna nema það hafi verið undirbúið samkvæmt eftirfarandi kröfum með þeim undantekningum sem tilgreindar eru í 5. undirlið d-liðar:
 - i) Hreyfillinn skal vera orðinn heitur; t.d. skal hitinn á smurólíunni vera a.m.k. 80°C þegar hann er mældur með nema í oliukvarðarörinu eða vera við eðlilegan ganghita ef hann er lægri eða vélarblokkinn skal vera a.m.k. jafnheit þegar hiti hennar er mældur, miðað við stig innrauðrar geislunar. Ef þessi mæling er óhagkvæm vegna lögunar ökutækis má komast að því eftir öðrum leiðum hver eðlilegur ganghiti hreyfilsins er, t.d. með því að setja kæliviftu hreyfilsins í gang.
 - ii) Útblásturskerfi skal hreinsa með a.m.k. þremur hröðunarferlum eða annarri samsvarandi aðferð.
- c) Prófunaraðferð:
1. Sjónskoðun á hvers konar mengunarvarnarbúnaði, sem framleiðandi hefur komið fyrir, til að ganga úr skugga um að ekkert vanti í hann, hann sé í fullnægjandi ástandi og leki ekki.
 2. Hreyfill og hverfþjappa, ef hún er tengd, skulu vera í hægagangi áður en hvert hröðunarferli hefst. Þegar um er að ræða þung, dísilknúin ökutæki þýðir þetta að bíða þarf í a.m.k. 10 sekúndur eftir að eldsneytisgjöfnni er sleppt.
 3. Við upphaf hvers hröðunarferlis verður að gefa eldsneytið alveg í botn og óslitið (á innan við einni sekúndu), en ekki harkalega, til að ná fram hámarksafköstum eldsneytisáætlunna.
 4. Á meðan á hröðunarferli stendur verður hreyfillinn að ná markhraða eða, þegar um er að ræða ökutæki með sjálfskiptingu, þeim hraða sem framleiðandinn tiltekur eða, ef þær upplýsingar liggja ekki fyrir, tveimur þriðju af markhraðanum áður en eldsneytisgjöfnni er sleppt. Hægt er að hafa eftirlit með þessu, t.d. með því að fylgjast með snúningshraðanum eða með því að láta nægan tíma líða frá því að eldsneyti er fyrst gefið inn og þar til því er hætt, en það ættu að vera a.m.k. tvær sekúndur ef um er að ræða ökutæki sem tilheyra 1. og 2. flokki í I. viðauka.
- d) Viðmiðunarmörk:
1. Reykþéttnistigið má ekki fara yfir það stig sem er skráð á plötuna samkvæmt tilskipun 72/306/EBE^(***).
 2. Ef þessar upplýsingar liggja ekki fyrir eða ef lögbær yfirvöld í aðildarríkinu ákveða að nota þær ekki til viðmiðunar má reykþéttnistigið ekki fara yfir það stig, sem framleiðandinn tilgreinir, eða viðmiðunarmörk gleypnistuðulsins sem eru sem hér segir:
Hámarksgildi gleypnistuðuls fyrir:
 - dísilhreyfla með innsogi = 2,5 m⁻¹,
 - dísilhreyfla með forþjöppu = 3,0 m⁻¹,
 - viðmiðunarmarkið 1,5 m⁻¹ gildir um eftirfarandi ökutæki sem hafa verið gerðarviðurkennd samkvæmt viðmiðunarmörkunum sem fram koma í:
 - a) línu B í töflunni í lið 5.3.1.4 í I. viðauka við tilskipun 70/220/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 98/69/EB - (létt dísilökutæki - Euro4),
 - b) línu B1 í töflunni í lið 6.2.1 í I. viðauka við tilskipun 88/77/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 1999/96/EB - (þung dísilökutæki - Euro4),
 - c) línu B2 í töflunni í lið 6.2.1 í I. viðauka við tilskipun 88/77/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 1999/96/EB - (þung dísilökutæki - Euro5),
 - d) línu C í töflunni í lið 6.2.1 í I. viðauka við tilskipun 88/77/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 1999/96/EB - (þung dísilökutæki - umhverfisvæn ökutæki (EEV),
 eða viðmiðunarmörk í síðari breytingum á tilskipun 70/220/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 98/69/EB eða viðmiðunarmörk í síðari breytingum á tilskipun 88/77/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 1999/96/EB, eða sambærileg gildi ef notuð eru tæki af annarri gerð en þau sem notuð eru við EB-gerðarviðurkenningu.
- Ef ekki reynist unnt að finna samsvörun við lið 5.3.1.4 í I. viðauka við tilskipun 70/220/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 98/69/EB, eða við lið 6.2.1 í I. viðauka við tilskipun 88/77/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 1999/96/EB, gildir framanskráð um ökutæki sem eru skráð eða fyrst tekin í notkun eftir 1. júlí 2008.

3. Ökutæki, sem eru fyrst skráð eða tekin í notkun fyrir 1. janúar 1980, eru undanþegin þessum kröfum.
4. Ökutækjum skal því aðeins hafna ef meðaltal þriggja síðustu hröðunarferla hið minnsta er hærra en viðmiðunarmarkið. Þetta má reikna út með því að taka ekki með í reikninginn þær mælingar sem víkja verulega frá mælda meðaltalinu eða með því að nota niðurstöður annarra tölfræðiútreikninga sem taka tillit til dreifingar í mælingum. Aðildarríkin mega takmarka hámarksfjölda prófunarferla.
5. Til að forðast óþarfar prófanir geta aðildarríkin, með undantekningu frá ákvæðum 4. liðar d-liðar í lið 2.2, hafnað ökutækjum sem eru með verulega hærri mæligildi en viðmiðunarmörkin segja til um eftir færri en þrjú hröðunarferli eða eftir hreinsunarferlin (eða samsvarandi) sem tilgreind eru í ii-lið 2. liðar b-liðar í lið 2.2. Til að forðast óþarfar prófanir geta aðildarríkin, að sama skapi með undantekningu frá ákvæðum 4. liðar d-liðar í lið 2.2, samþykkt ökutæki sem eru með verulega lægri mæligildi en viðmiðunargildin segja til um eftir færri en þrjú hröðunarferli eða eftir hreinsunarferlin (eða samsvarandi) sem tiltekin eru í ii-lið 2. liðar b-liðar í lið 2.2.

2.3. *Prófunarbúnaður*

Útblástur ökutækja er prófaður með búnaði sem er hannaður til að mæla nákvæmlega hvort ökutækin eru í samræmi við markgildin sem mælt er fyrir um eða framleiðandi fylgir.

(*) Stjtið. EB L 76, 9.3.1970, bls. 1.

(**) Stjtið. EB L 350, 28.12.1998, bls. 1.

(***) Stjtið. EB L 190, 20.8.1972, bls. 1.“

— Eftirfarandi 3. liður bætist við:

„3. Sérstök skilyrði varðandi hraðatakmarkara

- eftirlit með, ef við verður komið, að hraðatakmarkunarbúnaði sé komið fyrir eins og mælt er fyrir um í tilskipun ráðsins 92/6/EBE (*),
- eftirlit með að plata hraðatakmarkunarbúnaðar sé gild,
- eftirlit með, ef við verður komið, að innsigli hraðatakmarkunarbúnaðar sé óbrotið og einnig önnur vörn gegn því að átt sé við tengingar á ólöglegan hátt,
- eftirlit með, ef við verður komið, að hraðatakmarkunarbúnaðurinn komi í veg fyrir að ökutækin, sem um getur í 2. og 3. gr. tilskipunar 92/6/EBE, fari fram úr fyrir fram ákvörðuðu gildunum.

(*) Stjtið. EB L 57, 2.3.1992, bls. 27.“