

## KOMMISJONSDIREKTIV 2003/26/EF

2005/EØS/58/39

av 3. april 2003

**om tilpasning til den tekniske utvikling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF med hensyn til hastighetsbegrensere og eksosutslipp fra nyttekjøretøyer(\*)**

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF av 6. juni 2000 om utekontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer Fellesskapet<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 8, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Direktiv 2000/30/EF dreier seg om en rettslig ramme for utekontroll av nyttekjøretøyer, uansett om de frakter passasjerer eller gods. Det pålegger medlemsstatene å utfylle den årlige tekniske kontrollen med uanmeldte inspeksjoner av en representativ andel av nyttekjøretøyparken på sine veier hvert år.
- 2) Området teknisk kontroll omfattes av rådsdirektiv 96/96/EF av 20. desember 1996 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere<sup>(2)</sup>, sist endret ved kommisjonsdirektiv 2001/11/EF<sup>(3)</sup>, som dekker periodisk teknisk kontroll, og av direktiv 2000/30/EF, som gjelder utekontroll av tunge nyttekjøretøyer. I begge direktiver benyttes samme komité og samme framgangsmåte for tekniske tilpasninger.
- 3) Direktiv 96/96/EF har blitt endret ved innføring av strengere utslippsgrenser for visse kjøretøygrupper og funksjonsprøving av hastighetsbegrensere på tunge nyttekjøretøyer. For å bevare sammenhengen med nevnte direktiv, bør også direktiv 2000/30/EF tilpasses ved innføring av de nye tekniske bestemmelsene, slik at utekontrollene omfatter egendiagnosesystemer og hastighetsbegrensere. Direktiv 2000/30/EF bør også ajourføres (sammen med direktiv 96/96/EF) slik at det omfatter de reviderte utslippsgrenseverdiene for visse grupper av motorvogner.

- 4) Bestemmelsene fastsatt i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra komiteen for tilpasning til den tekniske utvikling, nedsatt ved artikkel 8 i direktiv 96/96/EF —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

*Artikkel 1*

Vedlegg I og II til direktiv 2000/30/EØF endres i samsvar med vedlegget til dette direktiv.

*Artikkel 2*

1. Medlemsstatene skal innen 1. januar 2004 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

*Artikkel 3*

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

*Artikkel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 3. april 2003.

*For Kommisjonen*

Loyola DE PALACIO

*Visepresident*

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 90 av 8.4.2003, s. 37, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 156/2003 av 7. november 2003 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 7 av 12.2.2004, s. 36.

<sup>(1)</sup> EFT L 203 av 10.08.2000, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 46 av 17.02.1997, s. 1.

<sup>(3)</sup> EFT L 48 av 17.02.2001, s. 20.

## VEDLEGG

I vedlegg I og II til direktiv 2000/30/EF gjøres følgende endringer:

1. I vedlegg I nr. 10 skal bokstav k) lyde:

«k) hastighetsbegrenser (installasjon og funksjon)».

2. I vedlegg II gjøres følgende endringer:

– Nr. 2 skal lyde:

«2. **Bestemte vilkår for eksosutslipp**

2.1. *Motorvogn utstyrt med motor med elektrisk tenning (bensinmotor)*

a) Når utslippene ikke kontrolleres av et avansert utslippskontrollsystem, f.eks. en treveis katalysator som er kontrollert av en lambda-sonde:

1. Visuell kontroll av eksosanlegget for å fastslå at det er komplett og i tilfredsstillende stand, og at det ikke forekommer lekkasjer.
2. Visuell kontroll av utslippskontrollutstyr montert av produsenten for å fastslå at det er komplett og i tilfredsstillende stand, og at det ikke forekommer lekkasjer.

Etter at motoren er blitt tilstrekkelig varmkjørt (idet det tas hensyn til produsentens anbefalinger), skal konsentrasjonen av karbonmonoksid (CO) i utslippet måles ved tomgang (ubelastet motor).

Det største tillatte CO-innhold i eksosen skal være i samsvar med det som kjøretøyprodusenten har angitt. Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, eller når vedkommende myndigheter i medlemsstatene beslutter ikke å bruke den som referanseverdi, skal CO-innholdet ikke overstige følgende verdier:

- i) for kjøretøyer som er registrert eller tas i bruk første gang mellom den dato da medlemsstatene fastsatte at kjøretøyene skulle være i samsvar med direktiv 70/220/EØF(\*), og 1. oktober 1986: CO — 4,5 volumprosent.
  - ii) for kjøretøyer som er registrert eller tas i bruk første gang etter 1. oktober 1986: CO — 3,5 volumprosent.
- b) Når utslippene kontrolleres av et avansert utslippskontrollsystem, f.eks. en treveis katalysator som er kontrollert av en lambda-sonde:
1. Visuell kontroll av eksosanlegget for å fastslå at det er komplett og i tilfredsstillende stand, og at det ikke forekommer lekkasjer.
  2. Visuell kontroll av utslippskontrollutstyr montert av produsenten for å fastslå at det er komplett og i tilfredsstillende stand, og at det ikke forekommer lekkasjer.
  3. Bestemmelse av effektiviteten til kjøretøyets utslippskontrollsystem ved måling av lambda-verdien og CO-innholdet i eksosen i samsvar med nr. 4 eller med framgangsmåten foreslått og godkjent av produsentene samtidig med typegodkjenningen. Ved hver prøve skal motoren være driftsvarm i samsvar med bilprodusentens anbefalinger.
  4. Utslipp fra eksosrøret — grenseverdier.

Det største tillatte CO-innhold i eksosen skal være i samsvar med det som kjøretøyprodusenten har angitt. Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, skal CO-innholdet ikke overstige følgende verdier:

i) Målinger mens motoren går på tomgang:

Det største tillatte CO-innhold i eksosen må ikke overstige 0,5 volumprosent, og for kjøretøyer som er typegodkjent i henhold til grenseverdiene angitt i rad A eller B i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, som endret ved direktiv 98/69/EF(\*\*) eller senere endringer, må CO-innholdet ikke overstige 0,3 volumprosent. Dersom direktiv 70/220/EØF som endret ved direktiv 98/69/EF ikke kan anvendes, får ovenstående bestemmelser anvendelse på kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2002.

ii) Målinger ved forhøyet tomgangsturtall (ubelastet motor) på minst 2 000 omdr./min<sup>-1</sup>:

Det største tillatte CO-innhold i eksosen må ikke overstige 0,3 volumprosent, og for kjøretøyer som er typegodkjent i henhold til grenseverdiene angitt i rad A eller B i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, som endret ved direktiv 98/69/EF eller senere endringer, må CO-innholdet ikke overstige 0,2 volumprosent. Dersom direktiv 70/220/EØF som endret ved direktiv 98/69/EF ikke kan anvendes, får ovenstående bestemmelser anvendelse på kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2002.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  eller etter produsentens spesifikasjoner.

iii) For motorvogn utstyrt med egendiagnosesystemer i samsvar med direktiv 70/220/EØF (som endret ved direktiv 98/69/EF og senere endringer) kan medlemsstatene som et alternativ til prøvingen angitt i i) fastslå om utslippssystemet virker som det skal ved å avlese diagnoseinnretningen og samtidig kontrollere at egendiagnosesystemet virker på en tilfredsstillende måte.

## 2.2. Motorvogner utstyrt med motor med kompresjonstenning (dieselmotor)

- a) Målinger av utslippets røykthet ved fri akselerasjon (ubelastet motor fra tomgangsturtall opp til avreguleringsturtallet), med giret i fristilling og clutchpedalen i inngrep.
  - b) Klargjøring av kjøretøyet:
    1. Kjøretøyene kan kontrolleres uten å være klarlagt på forhånd, men av sikkerhetsgrunner bør det påses at motoren er varm og i tilfredsstillende mekanisk stand.
    2. Med forbehold for bestemmelsene i bokstav d) nr. 5 kan ingen kjøretøyer nektes godkjenning uten å ha blitt klarlagt på følgende måte:
      - i) Motoren skal være varm: det vil si at temperaturen på motoroljen målt med en sonde i røret for oljepeilepinne skal være minst 80 °C eller tilsvare normal driftstemperatur dersom den er lavere, eller motorblokkens temperatur målt ved nivået av infrarød stråling, skal holde minst samme temperatur. Dersom slik måling på grunn av kjøretøyets oppbygning ikke er mulig, kan motorens normale driftstemperatur fastslås på annen måte, for eksempel ved at kjøleviften er i drift.
      - ii) Eksosanlegget skal utlufes ved minst tre sykluser med fri akselerasjon eller ved en tilsvarende framgangsmåte.
  - c) Prøvmingsmetode:
    1. Visuell kontroll av utslippskontrollutstyr montert av produsenten for å fastslå at det er komplett og i tilfredsstillende stand, og at det ikke forekommer lekkasjer.
    2. Motoren og eventuell turbolader skal gå på tomgang før hver syklus med fri akselerasjon. For tunge dieselmotorer betyr dette en ventetid på minst ti sekunder etter at gasspedalen er sluppet.
    3. På begynnelsen av hver syklus med fri akselerasjon skal gasspedalen trykkes raskt og jevnt helt inn (på under ett sekund), men ikke voldsomt, slik at det oppnås høyeste ytelse fra innsprøytingspumpen.
    4. Ved hver syklus med fri akselerasjon skal motoren før gasspedalen slippes nå avreguleringsturtallet eller, for kjøretøyer med automatisk gir, hastigheten angitt av produsenten eller, dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, to tredeler av avreguleringsturtallet. Dette kan for eksempel sikres ved at motorturtallet kontrolleres eller ved at det får gå tilstrekkelig tid fra gasspedalen trykkes inn til den slippes, det vil si minst to sekunder for kjøretøyer i gruppe 1 og 2 som angitt i vedlegg I.
  - d) Grenseverdier:
    1. Konsentrasjonsnivået skal ikke overstige nivået angitt på merket i samsvar med rådsdirektiv 72/306/EØF(\*\*\*)
    2. Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, eller når vedkommende myndigheter i medlemsstatene beslutter ikke å bruke dem som referanse, må ikke konsentrasjonsnivået overstige det som er angitt av produsenten eller følgende grenseverdier for absorpsjonsfaktoren:

Høyeste absorpsjonsfaktor for:

      - sugedieselmotorer: 2,5 m<sup>-1</sup>,
      - turboladde dieselmotorer: 3,0 m<sup>-1</sup>,
      - en grenseverdi på 1,5 m<sup>-1</sup> skal gjelde for følgende kjøretøyer som er blitt typegodkjent i henhold til grenseverdiene angitt i:
        - a) rad B i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, som endret ved direktiv 98/69/EF — (Lette dieselmotorer — Euro4),
        - b) rad B1 i tabellene i nr. 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF, som endret ved direktiv 1999/96/EF — (Tunge dieselmotorer — Euro4),
        - c) rad B2 i tabellene i nr. 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF, som endret ved direktiv 1999/96/EF — (Tunge dieselmotorer — Euro4),
        - d) rad C i tabellene i nr. 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF, som endret ved direktiv 1999/96/EF — (Tunge kjøretøyer — EEV)eller grenseverdier i senere endringer av direktiv 70/220/EØF, som endret ved direktiv 98/69/EF, eller grenseverdier i senere endringer av direktiv 88/77/EØF, som endret ved direktiv 1999/96/EF, eller tilsvarende grenseverdier dersom det er brukt annet utstyr enn det som brukes ved EF-typegodkjenningen.
- Dersom nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, som endret ved direktiv 98/69/EF, eller nr. 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF, som endret ved direktiv 1999/96/EF, ikke kan anvendes, får ovenstående bestemmelser anvendelse på kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2008.

3. Kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk for første gang før 1. januar 1980, er unntatt fra disse krav.
4. Kjøretøyer skal nektes godkjenning bare dersom det aritmetiske gjennomsnittet av minst de tre siste syklusene med fri akselerasjon overskrider grenseverdien. Dette gjennomsnittet kan beregnes ved at det ses bort fra verdier som avviker sterkt fra det målte gjennomsnittet, eller oppnås ved en annen statistisk beregning som tar hensyn til de målte verdiens spredning. Medlemsstatene kan begrense antall prøvinger som skal foretas.
5. For å unngå unødvendige prøvinger kan medlemsstatene som unntak fra bestemmelsene i nr. 2.2 bokstav d) nr. 4 nekte godkjenning av kjøretøyer der de målte verdiene i mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting nevnt i nr. 2.2 bokstav b) nr. 2 ii) (eller tilsvarende framgangsmåte) ligger betydelig over grenseverdiene. På samme måte kan medlemsstatene for å unngå unødvendig prøving, som unntak fra bestemmelsene i nr. 2.2 bokstav d) nr. 4, godkjenne kjøretøyer der de målte verdiene i mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting nevnt i nr. 2.2 bokstav b) nr. 2 ii) (eller tilsvarende framgangsmåte) ligger betydelig under grenseverdiene.

### 2.3. *Prøvingsutstyr*

Utslipp fra kjøretøyer skal undersøkes ved hjelp av apparater som nøyaktig kan fastslå om grenseverdiene som produsenten har fastsatt eller angitt, er oppfylt.

(\*) EFT L 76 av 9.3.1970, s. 1.

(\*\*) EFT L 350 av 28.12.1998, s. 1.

(\*\*\*) EFT L 190 av 20.8.1972, s. 1.»

— Nytt nr. 3 skal lyde:

#### «3. **Bestemte vilkår for hastighetsbegrensere**

- kontroller, om mulig, at hastighetsbegrenseren er installert i samsvar med rådsdirektiv 92/6/EØF(\*),
- kontroller at hastighetsbegrenserens installasjonsplate er gyldig,
- kontroller, om det er praktisk mulig, at hastighetsbegrenserens forsegling og annen eventuell beskyttelse mot ulovlige inngrep er intakt,
- kontroller, om det er praktisk mulig, at hastighetsbegrenseren hindrer kjøretøyer angitt i artikkel 2 og 3 i direktiv 92/6/EØF i å overskride de fastsatte verdiene.

(\*) EFT L 57 av 2.3.1992, s. 27.»