

ДИРЕКТИВА 2003/26/ЕО НА КОМИСИЯТА

от 3 април 2003 година

**за привеждане в съответствие с техническия прогрес
на Директива 2000/30/ЕО
на Европейския парламент и на Съвета за ограничителите на скоростта
и отработените емисии на товарните автомобили**

(Текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаването на Европейската общност,

като взе предвид Директива 2000/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 юни 2000 г. за пътния контрол на техническата безопасност на товарните автомобили, които се движат в Общността¹, и в частност член 8,

като има предвид, че:

- (1) Директива 2000/30/ЕО се отнася за правната рамка на пътния контрол на товарните автомобили, независимо дали са предназначени за превоз на пътници или на товари. Тя налага на държавите-членки да допълват годишния технически преглед с внезапни проверки, извършвани по техните пътища, и отнасящи се всяка година до представителна част от парка товарни автомобили.
- (2) Областта на техническия контрол е обхваната от Директива 96/96/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки относно техническия контрол на моторните превозни средства и на техните ремаркета², последно изменена с Директива 2001/11/ЕО на Комисията³ и с Директива 2000/30/ЕО, която се отнася за пътния контрол на техническата безопасност на товарните автомобили. Същият комитет и същата процедура за приспособяване към техническия прогрес са използвани за двете директиви.
- (3) Директива 96/96/ЕО е изменена с определянето на по-строги пределни стойности на емисиите за някои категории моторни превозни средства и с контрола на функционирането на ограничителя на скоростта, който се монтира на товарните автомобили. С оглед съгласуваността с Директива 96/96/ЕО е необходимо да се приспособи също Директива 2000/30/ЕО, за да се включат в нея новите технически разпоредби, тоест да се включат системите за наблюдение БДС (бордови диагностични системи) и ограничителите на скоростта в приложното поле на пътните проверки. Следва да се осъвремени също Директива 2000/30/ЕО (едновременно с Директива

¹ ОВ, L 203, 10.8.2000 г., стр. 1.

² ОВ, L 46, 17.2.1997 г., стр. 1.

³ ОВ L 48, 17.2.2001 г., стр. 20.

96/96/ЕО), за да се включат преразгледаните пределни стойности на емисиите за някои категории моторни превозни средства.

(4) Разпоредбите на настоящата директива са в съответствие със становището на Комитета за привеждане в съответствие с техническия прогрес, създаден на основание член 8 от Директива 96/96/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Приложения I и II към Директива 2000/30/ЕО се изменят съгласно приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за спазване на настоящата директива, най-късно до 1 януари 2004 г.. Те незабавно уведомяват за това Комисията.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, последните съдържат позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на това позоваване се приемат от държавите-членки

2. Държавите-членки представят на Комисията текста на разпоредбите от вътрешното право, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила от двадесетия ден след нейното публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 3 април 2003 година.

За Комисията:
LOYOLA DE PALACIO
Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложения I и II към Директива 2000/30/ЕО се изменят, както следва:

1) в точка 10 от приложение I, буква “л” се заменя със следния текст:

“л) ограничител на скоростта (монтиране и функциониране)”;

2) Приложение II се изменя, както следва:

- Точка 2 се заменя със следния текст:

“2. Специални условия за отработените емисии

2.1. Превозни средства, оборудвани с двигател с принудително запалване (бензин)

а) Когато емисиите не са контролирани от усъвършенствана система за регулиране, като например трипътен каталитичен конвертор, управляван от ламбда-сонда:

1) визуално инспектиране на изпускателната система с оглед да се провери дали е комплектована и в задоволително състояние и дали няма течове;

2) визуално инспектиране на всяко монтирано от производителя оборудване за регулиране на емисиите с оглед да се провери дали е комплектовано и в задоволително състояние и дали няма течове.

След достатъчен период на привеждане на двигателя до работен режим (като се вземат предвид препоръките на производителя) концентрацията на емисиите от въглероден окис (СО) се измерва при работа на празен ход на двигателя (двигателят е с отцепен съединител).

Максималното допустимата концентрация на СО в отработените газове е указаната от производителя на превозното средство. Когато тази стойност не е налице или когато компетентните органи на държавите-членки решат да не я приемат като референтна стойност, концентрацията на СО не трябва да надвишава следните стойности:

i) за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация между датата, определена от държавите-членки, от която тези превозни средства трябва да удовлетворяват Директива 70/220/ЕИО на Съвета¹, и 1 октомври 1986 г.:
СО: - 4,5 об. %;

ii) за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 октомври 1986 г.: СО: - 3,5 об. %.

б) Когато емисиите се контролират от усъвършенствана система за регулиране, като например трипътен каталитичен конвертор, управляван от ламбда-сонда:

¹ ОВ L 76, 9.3.1970 г., стр. 1.

- 1) визуално инспектиране на изпускателната уредба с оглед да се провери дали е комплектована и дали е в задоволително състояние и дали няма течове;
- 2) визуално инспектиране на всяко монтирано от производителя оборудване за регулиране на емисиите с оглед да се провери дали е комплектовано и в задоволително състояние и дали няма течове;
- 3) определяне на ефикасността на системата за регулиране на емисиите чрез измерване на стойността ламбда и на концентрацията на въглероден окис (СО) в отработените газове в съответствие с разпоредбите на точка 4 или на процедурите, предложени от производителя и одобрени по време на типовото одобрение. За всяко от изпитванията двигателят се привежда до съответната работна температура в съответствие с препоръките на производителя на превозното средство;
- 4) емисии при изхода на изпускателната тръба – пределни стойности.

Максимално допустимата концентрация на СО в отработените газове е указаната от производителя на превозното средство. Когато тази стойност не е налице, концентрацията на СО не трябва да надвишава следните стойности:

- i) измервания, които се извършват при работа на празен ход на двигателя:

максимално допустимата концентрация на СО в отработените газове не трябва да надвишава 0,5 об. %; тя не трябва да надвишава 0,3 об. % за превозните средства, типово одобрени в съответствие с пределните стойности, указани на ред А или Б на таблицата в точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, така както тя е изменена с Директива 98/69/ЕО ² или впоследствие. Когато няма възможно съответствие с Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, разпоредби по-горе се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 юли 2002 г.;

- ii) измервания, които се извършват при работа на празен ход на двигателя с високи обороти, скорост на двигателя (при отцепен съединител) най-малко равна на 2 000 мин⁻¹:

максимално допустимата концентрация на СО в отработените газове не трябва да надвишава 0,3 об. %; тя не трябва да надвишава 0,2 об. % за превозните средства, типово одобрени в съответствие с пределните стойности, указани на ред А или Б на таблицата в точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, така както е изменена с Директива 98/69/ЕО или впоследствие. Когато няма възможно съответствие с Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, разпоредбите по-горе се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 юли 2002 г.

Ламбда: $1 \pm 0,03$ или според спецификациите на производителя;

² ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 1.

- iii) за моторните превозни средства, оборудвани с бордова диагностична система (БДС) в съответствие с Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, държавите-членки могат, вместо да използват указаното в подточка i) изпитване, да контролират функционирането на системата за регулиране на емисиите, като извършват подходящо отчитане на данните на устройството БДС, като едновременно с това проверяват правилното функциониране на системата БДС.

2.2. Превозни средства, оборудвани с двигател със запалване на горивно-въздушната смес от сгъстяване (дизелов двигател)

- а) Измерване на непрозрачността на димните емисии при свободно ускорение (двигател с отцепен съединител, от скоростта при празен ход до скоростта на прекъсване на захранването), като скоростният лост е в неутрално положение и педалът на съединителя е натиснат.

б) Привеждане на превозното средство до работно положение

- 1) превозните средства могат да се контролират без предварително привеждане до работно положение, но не и без да се установи, поради изискванията за безопасност, че двигателят е загрят и е в задоволително състояние от механична гледна точка;

- 2) с уговорката за разпоредбите на буква "г", точка 5, нито едно превозно средство не може да бъде отказано, без да е било приведено в следното състояние:

- i) двигателят трябва да е загрят: с други думи, температурата на маслото на двигателя, измерена с помощта на сонда в тръбата за контролиране на нивото му, трябва да е най-малко равна на 80° С или да съответства на нормалната температура на работа, ако тя е по-ниска, или пък температурата на блока на двигателя, измерена според нивото на инфрачервеното излъчване, трябва да достигне еквивалентна стойност. Ако поради конфигурацията на превозното средство не е възможно да се извършат тези измервания, нормалната температура на работа на двигателя може да се установи по друг начин, например, въз основа на работата на вентилатора за охлаждане на двигателя.

- ii) изпускателната система трябва да се прочисти с три резки натискания на педала на газа при празен ход на двигателя или чрез еквивалентен начин.

в) Процедура на изпитване:

- 1) визуално инспектиране на всяко монтирано от производителя оборудване за регулиране на емисиите с оглед да се провери дали е комплектовано и в задоволително състояние и дали няма течове;

- 2) двигателят и, според случая, турбокомпресорът трябва да работят с оборотите на празен ход преди началото на всеки цикъл на свободно ускорение. За двигателите на тежкотоварните автомобили това означава, че трябва да се изчака най-малко 10 секунди след отпускането на педала на газа;

3) в началото на всеки цикъл на свободно ускорение педалът на газта трябва да се натисне бързо и плавно (за по-малко от една секунда), но не и прекалено рязко, така че да се постигне максимален дебит на помпата за впръскване на гориво;

4) при всеки цикъл на свободно ускорение двигателят трябва да достигне до скоростта на прекъсване на захранването или, за колите с автоматична трансмисия, скоростта, указана от производителя или, ако тя не е известна, две трети от скоростта на прекъсване на захранването, преди да се отпусне педалът на газта. Това може да се разбере, например, като се наблюдава режима на работа на двигателя или като се остави да изтече достатъчен промеждутък от време между момента, в който се натиска педалът на газта, и момента, в който той се отпуска, тоест най-малко две секунди за превозните средства от категории 1 и 2 от приложение I.

г) Пределни стойности:

1) нивото на концентрация не трябва да надвишава нивото, записано на табелката в съответствие с Директива 72/306/ЕИО на Съвета ³;

2) когато тази стойност не е налична или когато компетентните органи на държавите-членки решат да не я приемат като референтна стойност, концентрацията не трябва да надвишава обявеното от производителя ниво или следните пределни стойности на коефициента на поглъщане:

Максимален коефициент на поглъщане за:

- дизелови двигатели с обикновено всмукване: $2,5 \text{ m}^{-1}$;

- дизелови двигатели с турбокомпресор: $3,0 \text{ m}^{-1}$,

- прилага се ограничение от $1,5 \text{ m}^{-1}$ за следните превозни средства, одобрени в съответствие с указаните пределни стойности:

а) на ред Б на таблицата в точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО (лекотоварни автомобили с дизелови двигатели - Евро 4);

б) на ред Б1 на таблиците в точка 6.2.1 от приложение I към Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО (лекотоварни автомобили с дизелов двигател - Евро 4);

в) на ред Б2 на таблиците в точка 6.2.1 от приложение I към Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО (тежкотоварни автомобили с дизелов двигател - Евро 5);

г) на ред В на таблиците в точка 6.2.1 от приложение I към Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО (тежкотоварни автомобили - ЕЕV),

³ ОВ L 190, 20.8.1972 г., стр. 1.

или в съответствие с пределните стойности, дадени в последващо изменение на Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, или в съответствие с пределните стойности, дадени в последващото изменение на Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО, или в съответствие с еквивалентни пределни стойности, ако се използва друг тип апарат от този, използван за одобряването на ЕО.

Когато няма възможно съответствие с точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, или с точка 6.2.1 от приложение I към Директива 88/77/ЕО, изменена с Директива 1999/96/ЕО, разпоредбите по-горе се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 юли 2008 г.;

3) тези разпоредби не се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация преди 1 януари 1980 г.;

4) превозните средства трябва да бъдат отказвани, само ако средно аритметичната от наблюдаваните стойности при най-малко трите последни цикъла на свободно ускорение, надвишава пределната стойност. Тази средна стойност може да се изчисли, като не се вземат предвид наблюдаваните стойности, които се отклоняват значително от измерената средна стойност, или да се получи с друг метод на статистическо изчисление, който взема предвид наличието на разлики в измерените стойности. Държавите-членки могат да ограничават броя на изпитвателните цикли за провеждане;

5) за да се избегнат ненужните изпитвания, държавите-членки могат, по изключение от разпоредбите на точка 2.2, буква "г", точка 4, да отказват превозни средства, за които стойностите, наблюдавани през най-малко три цикъла на свободно ускорение или след циклите на прочистване, посочени в точка 2.2, буква "б", точка 2, подточка ii) (или при прилагане на еквивалентна процедура), надвишават значително пределните стойности. Също така, за да се избегнат ненужните изпитвания, държавите-членки могат, по изключение от разпоредбите на точка 2.2, буква "г", точка 4, да одобряват превозни средства, за които стойностите, наблюдавани през най-малко три цикъла на свободно ускорение или след циклите на прочистване, посочени в точка 2.2, буква "б", точка 2, подточка ii) (или при прилагане на еквивалентна процедура), са значително по-ниски от пределните стойности.

2.3. Апаратура за контрол

Емисиите на превозните средства се контролират с помощта на апаратура, създадена да определя с точност степента на спазване на пределните стойности, предписани или указани от производителя.

- Добавя се следната точка 3:

“3. Специални условия за ограничителите на скоростта:

- ако е възможно, се проверява дали ограничителят на скоростта е монтиран в съответствие с Директива на Съвета 92/6/ЕИО ^{4*},
- контролира се валидността на табелката на ограничителя на скоростта,
- ако е възможно, се проверява дали печатите на ограничителя на скоростта и, според случая, всяко друго устройство за защита срещу неправомерно използване, са непокътнати,
- проверява се, доколкото е възможното, дали ограничителят на скоростта възпрепятства превозните средства, посочени в членове 2 и 3 от Директива 92/6/ЕИО, да превишават предписаните стойности.”

⁴ ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27.