

RICHTLIJN 2003/27/EG VAN DE COMMISSIE**van 3 april 2003****tot aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 96/96/EG van de Raad voor wat betreft de controle van uitlaatemissies van motorvoertuigen****(Voor de EER relevante tekst)**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/11/EG ⁽²⁾ van de Commissie, en met name op artikel 7, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de auto-olie-programma's, die in 1992 van start zijn gegaan om de analytische gegevens te leveren voor de bepaling van de voertuigemissie- en brandstofkwaliteitsnormen voor het jaar 2000 en volgende, teneinde luchtkwaliteitsdoelstellingen te realiseren met bijzondere aandacht voor het terugdringen van de emissies van het wegverkeer, is de staat van onderhoud van motorvoertuigen aangemerkt als een bepalende factor voor het effect van het verkeer op de luchtkwaliteit.
- (2) In Richtlijn 96/96/EG zijn de tests beschreven die bij de periodieke controle van voertuigen moeten worden uitgevoerd om na te gaan of de emissie van benzine- en dieselwagens nog steeds binnen de toegelaten grenzen valt.
- (3) Een werkgroep van deskundigen van het Comité international de l'inspection technique automobile (CITA) en van andere relevante organisaties is door de Commissie opgericht en heeft vergaderd in het jaar 2000. De groep heeft de opties onderzocht voor het wijzigen van de grenswaarden betreffende de emissietests voorgeschreven in Richtlijn 96/96/EG en in Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer ⁽³⁾, teneinde te bepalen of verbeterde milieubaten zouden kunnen worden gerealiseerd. De groep heeft geconcludeerd dat de momenteel voorgeschreven grenswaarden onveranderlijk heel wat hoger liggen dan wat het voertuig in de praktijk kan halen, mits het goed wordt onderhouden: de huidige grenswaarden zijn dan ook niet zo effectief als zij zouden kunnen zijn in verband met het vergemakkelijken van de opsporing van grootemittenten, d.w.z. voertuigen waarvan de uitlaatemissies minstens 50 % hoger liggen dan van een goed onderhouden voertuig kan worden verwacht.

- (4) De maatregelen waarin deze richtlijn voorziet zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 8 van Richtlijn 96/96/EG ingestelde comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang van de richtlijn betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage II bij Richtlijn 96/96/EG wordt gewijzigd als aangegeven in de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 januari 2004 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzingen worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 3*Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.*Artikel 4*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 3 april 2003.

Voor de Commissie
Loyola DE PALACIO
Vice-voorzitter

⁽¹⁾ PB L 46 van 17.2.1997, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 48 van 17.2.2001, blz. 20.

⁽³⁾ PB L 203 van 10.8.2000, blz. 1.

BIJLAGE

Het vierde streepje van punt 7.10 van bijlage II bij Richtlijn 96/96/EG wordt vervangen door:

„— waar mogelijk, controleer of de snelheidsbegrenzer voorkomt dat de snelheid van de in artikel 2 c.q. artikel 3 van Richtlijn 92/6/EEG bedoelde voertuigen de voorgeschreven waarden overschrijdt.”.

Punt 8.2 van bijlage II bij Richtlijn 96/96/EG wordt vervangen door:

„8.2. Uitlaatemissies

8.2.1. Motorvoertuigen uitgerust met een benzinemotor met elektrische ontsteking

a) De uitlaatemissies worden niet geregeld door een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een driewegkatalysator met een lambdasonde:

1. visuele controle van het uitlaatsysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn;
2. visuele controle van enig door de fabrikant gemonteerd emissiebestrijdingssysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn.

Na een redelijke warmlooperperiode van de motor (rekening houdend met de aanbevelingen van de fabrikant) wordt het koolmonoxide(CO)-gehalte van de uitlaatgassen gemeten waarbij de motor stationair (onbelast) loopt.

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is de door de voertuigfabrikant opgegeven waarde. Indien dit gegeven niet beschikbaar is of de bevoegde instanties van de lidstaten besluiten dit niet als een referentiewaarde te gebruiken, mag het CO-gehalte niet groter zijn dan de volgende waarden:

- i) bij voertuigen die geregistreerd zijn of voor het eerst in gebruik zijn genomen tussen de datum waarop de lidstaten verlangen dat de voertuigen aan Richtlijn 70/220/EEG (*) voldoen en 1 oktober 1986: 4,5 vol. %;
- ii) bij voertuigen die geregistreerd zijn of voor het eerst in gebruik zijn genomen na 1 oktober 1986: 3,5 vol. %.

b) Indien de uitlaatemissies worden geregeld door een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een driewegkatalysator met een lambdasonde:

1. visuele controle van het uitlaatsysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn;
2. visuele controle van enig door de fabrikant gemonteerd emissiebestrijdingssysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn;
3. bepaling van de doelmatigheid van het emissiebestrijdingssysteem van het voertuig door meting van de lambdawaarde en het CO-gehalte van de uitlaatgassen overeenkomstig punt 4 of volgens de procedures van de fabrikant die ten tijde van de typegoedkeuring zijn goedgekeurd. Bij elke proef laat men de motor warm lopen overeenkomstig de aanbevelingen van de voertuigfabrikant;
4. uitlaatemissies — grenswaarden

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is de door de voertuigfabrikant opgegeven waarde. Indien dit gegeven niet beschikbaar is, mag het CO-gehalte niet groter zijn dan de volgende waarden:

- i) meting bij stationair toerental van de motor:

het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen mag niet meer bedragen dan 0,5 vol. %, en voor wat betreft voertuigen die een typegoedkeuring hebben gekregen overeenkomstig de grenswaarden in rij A of rij B van de tabel in rubriek 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG (**) of latere wijzigingen, mag het maximale CO-gehalte niet meer bedragen dan 0,3 vol. %. Wanneer overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2002;

- ii) meting bij het hoge onbelaste toerental, ontkoppeld (motortoerental minstens 2 000 min⁻¹):

CO-gehalte: maximaal 0,3 vol. % en voor wat betreft voertuigen die de typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met de grenswaarden in rij A of rij B van de tabel in rubriek 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of latere wijzigingen, mag het maximale CO-gehalte niet meer bedragen dan 0,2 vol. %. Wanneer overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ of overeenkomstig de specificaties van de fabrikant;

- iii) bij motorvoertuigen die overeenkomstig Richtlijn 70/220/EEG (zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG en latere wijzigingen) met een eigendiagnosesysteem (OBD-systeem) zijn uitgerust mag de correcte werking van het emissiesysteem in plaats van met de onder i) beschreven test worden gecontroleerd door de relevante gegevens uit het OBD-systeem uit te lezen en gelijktijdig de correcte werking van het OBD-systeem te controleren.

8.2.2. Motorvoertuigen uitgerust met (diesel) motoren met compressieontsteking

- a) De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor.
- b) Conditionering van het voertuig
1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorafgaande conditionering, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.
 2. Behalve in het onder d), punt 5), bedoelde geval kan een voertuig niet worden afgekeurd tenzij het eerst volgens de onderstaande voorschriften is geconditioneerd:
 - i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt, of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, tenminste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;
 - ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.
- c) Controleprocedure
1. Visuele controle van enige door de fabrikant gemonteerde emissiebestrijdingsapparatuur om na te gaan of deze compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn.
 2. De motor en de eventueel gemonteerde drukklader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal.
 3. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.i. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximum brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen.
 4. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat tweederde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit kan worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorie 1 en 2 van bijlage I, ten minste 2 seconden.
- d) Grenswaarden
1. Het concentratieniveau mag het niveau niet overschrijden dat overeenkomstig Richtlijn 72/306/EEG (***) op de plaat is genoteerd.
 2. Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of wanneer de bevoegde autoriteiten van de lidstaten besluiten deze waarde niet als referentie te gebruiken, mag het concentratieniveau niet hoger zijn dan het door de fabrikant vermelde niveau of de volgende grenswaarden voor de absorptiecoëfficiënt:
maximum-absorptiecoëfficiënt bij:
 - dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m⁻¹
 - dieselmotoren met drukvulling: 3,0 m⁻¹
 - een grenswaarde van 1,5 m⁻¹ is van toepassing op de volgende voertuigen die een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met de grenswaarden in:
 - a) rij B van de tabel in rubriek 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG — (licht bedrijfsvoertuig diesel — Euro4);
 - b) rij B1 van de tabellen in rubriek 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG (****) — (zwaar bedrijfsvoertuig diesel — Euro4);
 - c) rij B2 van de tabellen in rubriek 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG — (zwaar bedrijfsvoertuig diesel — Euro5);

d) rij C van de tabellen in rubriek 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG — (zwaar bedrijfsvoertuig — EEV),

of de grenswaarden in latere wijzigingen van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, of de grenswaarden in latere wijzigingen van Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG, of equivalente waarden wanneer gebruik wordt gemaakt van apparatuur van een type dat afwijkt van dat welke bij de EG-typegoedkeuring is gebruikt.

Wanneer overeenstemming met rubriek 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, of in rubriek 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG, niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2008.

3. Voertuigen die voor de eerste keer vóór 1 januari 1980 zijn geregistreerd of in gebruik genomen, zijn vrijgesteld van deze voorschriften.
4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.
5. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten, in afwijking van het bepaalde in punt 2.2, onder d), punt 4, voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen (of vergelijkbare methode) zoals vermeld in punt 2.2, onder b), punt 2, ii). Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook, in afwijking van het bepaalde in punt 2.2, onder d), punt 4, voertuigen goedkeuren, waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen (of vergelijkbare methode) zoals vermeld in punt 2.2, onder b), punt 2, ii), aanzienlijk lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.

8.2.3. Controleapparatuur

De voertuigemissies worden gemeten met apparatuur die ontworpen is om nauwkeurig vast te stellen of aan de voorgeschreven of aan de door de fabrikant aangegeven grenswaarden wordt voldaan.

- 8.2.4. Mocht een voertuigtype bij de EG-typegoedkeuring niet kunnen voldoen aan de bij deze richtlijn vastgestelde grenswaarden, dan kunnen de lidstaten voor dit voertuigtype hogere grenswaarden vaststellen op basis van door de constructeur verstrekt bewijsmateriaal. Zij delen dit onmiddellijk mede aan de Commissie, die op haar beurt de andere lidstaten daarvan in kennis stelt.

(*) PB L 76 van 9.3.1970, blz. 1.

(**) PB L 350 van 28.12.1998, blz. 1.

(***) PB L 190 van 20.8.1972, blz. 1.

(****) PB L 44 van 16.2.2000, blz. 1."