

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2001/9/EF**af 12. februar 2001****om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 96/96/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil****(EØS-relevant tekst)**

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —
under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽¹⁾, ændret ved Kommissionens direktiv 1999/52/EF ⁽²⁾, særlig artikel 8, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I auto-olie-programmerne, som blev igangsat i 1992 for at skabe det analytiske grundlag for fastsættelse af standarder for køretøjers emissioner og brændstofkvalitet for år 2000 og længere frem med henblik på at opfylde målsætningerne for luftkvalitet, med særlig fokus på en nedbringelse af vejtrafikemissionerne, blev motorkøretøjers vedligeholdelsesstandard udpeget som en nøglefaktor for trafikens virkning på luftkvaliteten.
- (2) Direktiv 96/96/EF beskriver de prøver, der skal udføres ved jævnlige tekniske kontroller af, hvorvidt emissioner fra både benzin- og dieslkøretøjer ligger inden for acceptable grænser.
- (3) Der er behov for en kontrol af CO-indholdet i udstigningsgasserne fra benzindrevne køretøjer, som er udstyret med visse systemer til efterbehandling af udstødningen (Euro-1-standard), både ved lavt og højt motoromdrejningstal.
- (4) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF af 13. oktober 1998 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF ⁽³⁾ bestemmer, at der fra 2000 skal indføres egendiagnosesystemer til benzindrevne køretøjer og lette erhvervskøretøjer med henblik på at overvåge funktionen af køretøjets emissionsbegrænsende system under drift. Egendiagnosesystemer vil ligeledes være krævet for nye dieslkøretøjer fra 2003.
- (5) Udviklingen af egendiagnosesystemer, som kan overvåge og registrere defekter ved køretøjet under driften, vil i fremtiden mindske forskellen mellem prøvesituationen og den faktiske driftssituation.
- (6) Direktivet overfløddigør afprøvning af benzindrevne køretøjer ved lavt omdrejningstal, hvilket forenkler prøvningen, samtidig med at nøjagtigheden øges ved hjælp af

overvågning af, hvordan køretøjets egendiagnosesystem fungerer.

- (7) Bestemmelserne i nærværende direktiv er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg for tilpasning til den tekniske udvikling, som er nedsat i overensstemmelse med artikel 8 i direktiv 96/96/EF —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 96/96/EF ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden for et år fra dets ikrafttræden. De underretter Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og bestemmelser, skal de ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Medlemsstaterne skal fremsende ordlyden af de bestemmelser i national lovgivning, som de vedtager på det område, som dette direktiv omfatter.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. februar 2001.

På Kommissionens vegne

Loyola DE PALACIO

Næstformand

⁽¹⁾ EFT L 46 af 17.2.1997, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 142 af 5.6.1999, s. 26.

⁽³⁾ EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1.

BILAG

Punkt 8.2.1, litra b), nr. 4, i bilag II til direktiv 96/96/EF affattes således:

»4. Emissioner fra udstødningsrøret — grænseværdier

a) Måling ved tomgangshastighed:

Udstødningsgassens maksimalt tilladte CO-indhold svarer til det, der er angivet af motorkøretøjsfabrikanten. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, må det maksimalt tilladte CO-indhold ikke overstige 0,5 volumenprocent.

b) Måling ved et højt tomgangsomdrejningstal, hvor motorens omdrejningstal mindst skal andrage $2\,000\text{ min}^{-1}$:

Udstødningsgassens maksimalt tilladte CO-indhold svarer til det, der er angivet af motorkøretøjsfabrikanten for højt tomgangsomdrejningstal. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, må det maksimalt tilladte CO-indhold ikke overstige 0,3 volumenprocent.

Lambda: $1 \pm 0,03$ eller i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger.

c) For motorkøretøjer, som er udstyret med egendiagnosesystemer i overensstemmelse med direktiv 98/69/EF, kan medlemsstaterne som et alternativ til den kontrol, der er anført i litra a), fastslå, om emissionssystemet fungerer korrekt, ved at aflæse egendiagnosesystemets relevante værdier, samtidigt med at det kontrolleres, at egendiagnosesystemet fungerer korrekt.»
