

32001L0009

L 48/18

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

17.2.2001

DYREKTYWA KOMISJI 2001/9/WE**z dnia 12 lutego 2001 r.****dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 96/96/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹⁾, zmienioną dyrektywą Komisji 1999/52/WE ⁽²⁾, w szczególności jej art. 8,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Programy dotyczące paliw samochodowych, które zostały zapoczątkowane w 1992 r. w celu zapewnienia podstaw analitycznych dla ustanowienia w 2000 r. i w latach późniejszych norm emisji zanieczyszczeń i jakości paliwa, których założeniem jest osiągnięcie celów dotyczących poprawy jakości powietrza ze szczególnym skupieniem się na ograniczeniu emisji zanieczyszczeń przez pojazdy transportu drogowego, określiły wzorzec obsługi pojazdu silnikowego, jako najistotniejszego czynnika ruchu drogowego wpływającego na jakość powietrza.
- (2) Dyrektywa 96/96/WE określa, jakie badania należy przeprowadzić podczas okresowej kontroli sprawdzającej, czy poziom emisji zanieczyszczeń przez pojazdy napędzane silnikami benzynowymi, jak i wysokoprężnymi znajduje się nadal w dopuszczalnych granicach.
- (3) Zawartość tlenku węgla w emisji pojazdów benzynowych wyposażonych w pewne systemy obróbki gazów wydechowych (norma 1 Euro) musi być badana na niskich i wysokich obrotach silnika.
- (4) Dyrektywa 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG ⁽³⁾ wymaga wprowadzenia od 2000 r. pokładowych systemów diagnostycznych (OBD) dla samochodów i lekkich pojazdów użytkowych napędzanych silnikami benzynowymi, w celu nadzorowania działania układu kontroli wydzielania spalin pojazdu. Podobnie, od 2003 r., w pokładowe systemy diagnostyczne będą wyposażone nowe pojazdy z silnikiem diesla.
- (5) Rozwój pokładowych systemów diagnostycznych zdolnych do nadzorowania i zapisu usterek w trakcie działania pojazdu powinien zmniejszyć lukę między warunkami podczas badań, a rzeczywistym funkcjonowaniem pojazdu.

- (6) Niniejsza dyrektywa znosi konieczność badań pojazdów benzynowych na niskich obrotach jałowych, tym samym redukując stopień skomplikowania badań, zwiększając jednocześnie ich dokładność poprzez monitorowanie funkcjonowania układu pokładowych systemów diagnostycznych.
- (7) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego dyrektywy w sprawie badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep ustanowionej art. 8 dyrektywy 96/96/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 96/96/WE wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie, najpóźniej w ciągu roku od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy, wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy oraz niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Wymienione środki muszą zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to musi towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty przyjmowanych aktów prawa krajowego, w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.**Artykuł 4**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 12 lutego 2001 r.

W imieniu Komisji

Loyola DE PALACIO

Wiceprzewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 46 z 17.2.1997, str. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 142 z 5.6.1999, str. 26.⁽³⁾ Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1.

ZAŁĄCZNIK

W załączniku II do dyrektywy 96/96/WE ppkt 8.2.1 b) 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Emisja z rury wydechowej – wartości dopuszczalne

a) Pomiar obrotów jałowych silnika:

Maksymalną dopuszczalną zawartością tlenku węgla w gazach spalinowych jest wartość podana przez producenta pojazdu. Tam, gdzie taka informacja nie jest dostępna, maksymalna zawartość tlenku węgla nie może przekraczać 0,5 % objętości.

b) Pomiary podczas biegu jałowego przy podwyższonej liczbie obrotów silnika przynajmniej 2000 obr/min:

Maksymalną dopuszczalną zawartością tlenku węgla w gazach spalinowych jest wartość podana przy podwyższonej liczbie obrotów silnika podczas biegu jałowego` określona przez producenta pojazdu. W przypadku gdy taka informacja nie jest dostępna, maksymalna zawartość tlenku węgla nie może przekraczać 0,3 % objętości.

Współczynnik powietrze/paliwo, Lambda, jest równy $1 \pm 3\%$ lub zgodnie z normami określonymi przez producenta.

c) Dla pojazdów silnikowych wyposażonych w pokładowe systemy diagnostyczne zgodnie z dyrektywą 98/69/WE, Państwa Członkowskie mogą, alternatywnie do badań określonych w pozycji a), ustanowić właściwe działanie systemu emisji poprzez odpowiedni odczyt z urządzenia pokładowego systemu diagnostycznego i jednocześnie sprawdzenie działania pokładowego systemu diagnostycznego.”
