

31999L0052

L 142/26

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

5.6.1999

SMĚRNICE KOMISE 1999/52/ES**ze dne 26. května 1999,****kteřou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 96/96/ES o sblížení právních předpisů členských států týkajících se technických prohlídek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel****(Text s významem pro EHP)**

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 96/96/ES ze dne 20. prosince 1996 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se technických prohlídek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽¹⁾, a zejména na čl. 7 odst. 2 uvedené směrnice,

- (1) vzhledem k tomu, že z prvního programu Auto-Oil ⁽²⁾ vyplývá, že úroveň údržby motorových vozidel má klíčovou roli v účincích provozu na jakost ovzduší;
- (2) vzhledem k tomu, že bod 8.2 přílohy II směrnice 96/96/ES uvádí zkoušky, které se vykonávají při pravidelných technických prohlídkách, aby se ověřilo, zda jsou vozidla správně udržována;
- (3) vzhledem k tomu, že bod 8.2.2 přílohy II směrnice Rady 92/55/EHS ⁽³⁾ uvádí, že od 1. ledna 1996 se musí u vozidel se vznětovými motory měřit opacita výfukového plynu při zkoušce přechodových stavů motoru „volnou akcelerací“, kdy se otáčky motoru zvyšují při odpojeném motoru;
- (4) vzhledem k tomu, že tato směrnice zavádí technické přizpůsobení, které zdokonalí zkoušky emisí z vozidel se vznětovými motory při technických prohlídkách;
- (5) vzhledem k tomu, že je nutno vykonat další práce v oblasti vývoje alternativních zkušebních postupů, kterými se bude ověřovat stav údržby vozidel se vznětovými motory, zejména pokud jde o emise částic a NO_x;
- (6) vzhledem k tomu, že opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobování směrnice o technických prohlídkách motorových vozidel technickému pokroku zřízeného článkem 8 směrnice 96/96/ES,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 96/96/ES se mění takto:

V příloze II se bod 8.2.2 nahrazuje tímto:

„8.2.2 Motorová vozidla se vznětovými motory

- a) Měření opacity výfukového plynu při volné akceleraci (bez zatížení, zvyšování otáček od volnoběhu do maximálních regulovaných otáček) s řadicí pákou převodovky v neutrálu a s rozpojenou spojkou.
- b) Stabilizace vozidla
 1. Vozidla se mohou zkoušet bez stabilizace, ačkoliv z bezpečnostních důvodů by se mělo ověřit, že motor je teplý a je ve vyhovujícím mechanickém stavu.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 1.⁽²⁾ Tripartitní program přijatý ropným průmyslem a automobilovým průmyslem a útvary Evropské komise s cílem vypracovat normy pro emise z motorových vozidel a pro jakost paliv pro rok 2000.⁽³⁾ Úř. věst. L 225, 10.8.1992, s. 68.

2. S výjimkou případu uvedeného v písm. d) bodu 5 nesmí být odmítnuto žádné vozidlo, které nebylo stabilizováno podle následujících požadavků.
 3. Motor musí mít plnou provozní teplotu, např. teplota oleje v motoru měřená snímačem v trubici měrky hladiny oleje musí být nejméně 80 °C, nebo musí mít normální provozní hodnotu, jestliže je nižší, nebo teplota bloku motoru měřená úrovní infračerveného záření musí mít nejméně ekvivalentní hodnotu. Jestliže toto měření není proveditelné vzhledem ke konfiguraci vozidla, může se určit normální provozní teplota motoru jiným způsobem, např. z činnosti chladicího ventilátoru motoru.
 4. Výfukový systém se propláchne nejméně třemi cykly volné akcelerace nebo rovnocenným způsobem.
- c) Postup zkoušky
1. Vizualní kontrola příslušných částí výfukového systému vozidla, aby se zjistilo, zda v systému nejsou netěsnosti.
 2. Před začátkem každého cyklu volné akcelerace musí mít motor a popřípadě turbodmychadlo otáčky volnoběhu. U motorů těžkých vozidel to znamená, že je nutno vyčkat nejméně 10 sekund po uvolnění pedálu akcelérátoru.
 3. Na začátku každého cyklu volné akcelerace musí být pedál akcelérátoru sešlápnut rychle a rovnoměrně (v době kratší než jedna sekunda), avšak nenásilně, aby se dosáhlo maximální dodávky ze vstřikovacího čerpadla.
 4. Při každém cyklu volné akcelerace musí motor dosáhnout maximálních regulovaných otáček nebo u vozidel s automatickou převodovkou otáček uvedených výrobcem nebo není-li tento údaj k dispozici, dvou třetin maximálních regulovaných otáček, předtím, než je uvolněn pedál akcelérátoru. To se může zkontrolovat např. sledováním otáček motoru nebo ponecháním dostatečné doby, která uplyne od začátku sešlapování pedálu akcelérátoru do jeho uvolnění. U vozidel kategorií 1 a 2 podle přílohy I by měla tato doba být nejméně dvě sekundy.
- d) Mezní hodnoty
1. Úroveň koncentrace nesmí překročit úroveň vyznačenou na štítku podle směrnice Rady 72/306/EHS ⁽²⁾.
 2. Jestliže tato informace není k dispozici nebo jestliže příslušné orgány členských států rozhodnou, že ji nebudou používat jako referenční, jsou mezní hodnoty koeficientu absorpce tyto:
 - vznětové motory s atmosférickým sáním: = 2,5 m⁻¹,
 - přeplňované vznětové motory: = 3,0 m⁻¹,nebo rovnocenné hodnoty při použití jiného zkušebního přístroje, než byl použit pro ES schválení typu.
 3. Tato ustanovení neplatí pro vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu před 1. lednem 1980.
 4. Zkouška se hodnotí jako nevyhovující jen tehdy, jestliže aritmetický průměr z nejméně tří posledních cyklů volné akcelerace přesahuje mezní hodnotu. Tato hodnota se vypočte bez uvažování změřených hodnot, které se významně odchyľují od střední hodnoty změřených hodnot, nebo se zjistí jiným způsobem statistického výpočtu, při kterém se uvažuje rozptyl měřených hodnot. Členské státy mohou omezit maximální počet zkušebních cyklů, které se provedou.

5. Aby se omezilo zbytečné zkoušení, mohou členské státy odchýlně od bodu 8.2.2 písm. d) bodu 4 hodnotit jako nevyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty výrazně přesahují mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech uvedených v písm. b) bodu 3 (nebo rovnocenných způsobech). Členské státy rovněž mohou, aby se omezilo zbytečné zkoušení, odchýlně od bodu 8.2.2 písm. d) bodu 4 hodnotit jako vyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty jsou výrazně menší než mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech uvedených v písm. b) bodu 3 (nebo rovnocenných způsobech).“

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. října 2000. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státem.

V Bruselu dne 26. května 1999.

Za Komisi
Neil KINNOCK
člen Komise