

ΟΔΗΓΙΑ 2001/9/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Φεβρουαρίου 2001

για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/52/ΕΚ της Επιτροπής ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 8,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Τα προγράμματα Auto-Oil ξεκίνησαν το 1992, με σκοπό να αποτελέσουν την αναλυτική βάση για να καθορισθούν πρότυπα εκπομπών από οχήματα και πρότυπα ποιότητας των καυσίμων για το έτος 2000 και εφεξής, προκειμένου να επιτευχθούν στόχοι ποιότητας του αέρα, με ιδιαίτερη έμφαση στη μείωση των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές. Επεσήμαναν δε ότι τα πρότυπα συντήρησης των μηχανοκίνητων οχημάτων συνιστούν βασικό παράγοντα των επιπτώσεων της κυκλοφορίας στην ποιότητα του αέρα.
- (2) Η οδηγία 96/96/ΕΚ καθορίζει τις δοκιμές που πρέπει να διεξάγονται κατά τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο, ώστε να διαπιστώνεται ότι οι εκπομπές τόσο από βενζινοκίνητα, όσο και από ντιζελοκίνητα οχήματα βρίσκονται ακόμη εντός αποδεκτών ορίων.
- (3) Η περιεκτικότητα σε μονοξειδίο του άνθρακα των εκπομπών από την εξάτμιση βενζινοκίνητων οχημάτων, εφοδιασμένων με ορισμένα συστήματα μετεπεξεργασίας των προϊόντων της εξάτμισης (πρότυπο Euro I), πρέπει να ελέγχεται τόσο σε χαμηλές, όσο και σε υψηλές στροφές του κινητήρα.
- (4) Η οδηγία 98/69/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα και με την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽³⁾ απαιτεί την εισαγωγή, από το 2000, ενσωματωμένων συστημάτων διάγνωσης (OBD) σε βενζινοκίνητα οχήματα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, με σκοπό την παρακολούθηση της λειτουργίας του συστήματος ελέγχου εκπομπών του οχήματος εν λειτουργία. Ομοίως, θα απαιτηθούν συστήματα OBD για νέα ντιζελοκίνητα οχήματα από το 2003.
- (5) Η ανάπτυξη OBD που να είναι σε θέση να παρακολουθούν και να καταγράφουν βλάβες του οχήματος κατά τη λειτουργία αναμένεται να μειώσει, στο μέλλον, το χάσμα μεταξύ συνθηκών δοκιμής και πραγματικής λειτουργίας.

- (6) Η παρούσα οδηγία καθιστά περιττό τον έλεγχο βενζινοκίνητων οχημάτων σε χαμηλές στροφές βραδυπορείας, με αποτέλεσμα να καταστεί λιγότερο πολύπλοκη η δοκιμή, αλλά να αυξηθεί η ακρίβεια, με την παρακολούθηση της λειτουργίας του συστήματος OBD του οχήματος.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, η οποία έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 8 της οδηγίας 96/96/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 96/96/ΕΚ τροποποιείται όπως ορίζεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 12 Φεβρουαρίου 2001.

Για την Επιτροπή

Yolanda DE PALACIO

Αντιπρόεδρος

⁽¹⁾ ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 142 της 5.6.1999, σ. 26.

⁽³⁾ ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το σημείο 8.2.1 β) 4 του παραρτήματος II της οδηγίας 96/96/ΕΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Εκπομπές στην απόληξη του συστήματος εξατμίσεων — οριακές τιμές

α) Μέτρηση με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορείας:

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που η τιμή αυτή δεν είναι γνωστή, η περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,5 % κατ' όγκο.

β) Μέτρηση κατά τη λειτουργία του αποσυμπλεγμένου κινητήρα σε επιταχυνόμενη (ρελαντί) βραδυπορεία. Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 000 στροφές/min:

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος σε επιταχυνόμενη (ρελαντί) βραδυπορεία. Σε περίπτωση που η τιμή αυτή δεν είναι γνωστή, η περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,3 % κατ' όγκο.

Η αναλογία αέρα/καυσίμου, λάμδα είναι = $1 \pm 3\%$ ή σύμφωνη με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.

γ) Για μηχανοκίνητα οχήματα εφοδιασμένα με ενσωματωμένα συστήματα διάγνωσης σύμφωνα με την οδηγία 98/69/ΕΚ, τα κράτη μέλη δύνανται, εναλλακτικά προς τη δοκιμή που ορίζεται στο στοιχείο α), να προσδιορίσουν την ορθή λειτουργία του συστήματος εκπομπών μέσω της κατάλληλης ανάγνωσης της διάταξης OBD και ταυτόχρονου ελέγχου της ορθής λειτουργίας του συστήματος OBD.»