

**KOMISSION DIREKTIIVI 1999/52/EY,****annettu 26 päivänä toukokuuta 1999,****moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 96/96/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20 päivänä joulukuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/96/EY<sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 7 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo, että

- (1) ensimmäisessä Auto Oil -ohjelmassa<sup>(2)</sup> todettiin liikenteen vaikutusten ilman laatuun riippuvan ratkaisevasti moottoriajoneuvojen huoltostandardeista,
- (2) direktiivin 96/96/EY liitteessä II olevassa 8.2 kohdassa määritellään tekstit, jotka on suoritettava säännöllisissä tarkastuksissa sen todentamiseksi, että ajoneuvoja huolletaan asianmukaisesti,
- (3) neuvoston direktiivin 92/55/ETY<sup>(3)</sup> liitteessä II olevan 8.2.2 kohdan mukaan dieselmootto-  
reiden testeissä on mitattava muuttuvatilaisen ”vapaan kiihdytyksen” moottoritestin aikana syntyvän pakokaasun sameus, kun moottoria kiihdytetään omaa hitausmomenttiaan vastaan,
- (4) tässä direktiivissä säädetään tekniikan kehityksen mukauttamisesta, joka lisää dieselmootto-  
reilla varustettujen ajoneuvojen katsastusten tehokkuutta päästöjen osalta,
- (5) tarvitaan lisätoimia sellaisten vaihtoehtoisten testimenettelyjen kehittämiseksi, joiden avulla voidaan tarkistaa dieselaajoneuvojen huoltostandardit erityisesti hiukkasten ja typen oksidien osalta, ja
- (6) tämän direktiivin säännökset ovat direktiivin 96/96/EY 8 artiklalla perustetun moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan direktiivin mukauttamista tekni-  
seen kehitykseen käsittelevän komitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

*1 artikla*

Muutetaan direktiivi 96/96/EY seuraavasti:

Korvataan liitteessä II oleva 8.2.2 kohta seuraavasti:

”8.2.2. Dieselmootto-reilla varustetut moottoriajoneuvot

- a) Pakokaasujen sameuden mittausta vapaassa kiihdytyksessä (ilman kuormaa tyhjäkäynnistä ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeuteen) vaihde vapaalla ja kytkin kytkettynä.
- b) Ajoneuvon esivalmistelu:
  - 1) Ajoneuvo voidaan testata ilman esivalmistelua, mutta turvallisuussyistä olisi tarkistettava, että moottori on saavuttanut käyntilämpötilan ja että se on mekaanisesti tyydyttävässä kunnossa.

<sup>(1)</sup> EYVL L 46, 17.2.1997, s. 1.<sup>(2)</sup> Öljy- ja moottoriajoneuvoteollisuuden sekä Euroopan komission yksiköiden välinen ohjelma, jonka tavoitteena on kehittää vuodesta 2000 lähtien sovellettavat ajoneuvojen päästöstandardit ja polttoaineen laatustandardit.<sup>(3)</sup> EYVL L 225, 10.8.1992, s. 68.

- 2) Ajoneuvoa ei voida hylätä, ellei sitä ole esivalmisteltu seuraavien vaatimusten mukaisesti; tämä ei koske jäljempänä d alakohdan 5 alakohdassa tarkoitettuja tapauksia.
  - 3) Moottorin on saavutettava täysi käyntilämpötila, joka on esimerkiksi öljynmitta-putken putkesta anturilla mitattava moottoriöljyn lämpötila, jonka on oltava vähintään 80° C tai, jos se on tätä alhaisempi, normaali käyntilämpötila, taikka infrapunasäteilyn perusteella mitattava sylinteriryhmän lämpötila, jonka on oltava vähintään edellä mainittua vastaava lämpötila. Jos tämä mittaus on ajoneuvon kokoonpanosta johtuen epäkäytännöllinen, ajoneuvon normaali käyntilämpötila voidaan määrittää muilla tavoin, esimerkiksi moottorin tuulettimen toiminnasta.
  - 4) Pakojärjestelmä on puhdistettava vähintään kolmella vapaan kiihdytyksen syklillä tai vastaavalla menetelmällä.
- c) Testimenettely:
- 1) Moottoriajoneuvon pakojärjestelmän asiaankuuluvat osat tarkistetaan silmämääräisesti sen todentamiseksi, että pakojärjestelmässä ei ole vuotoja.
  - 2) Moottorin ja mahdollisen turboahtimen on oltava tyhjäkäynnillä ennen kunkin vapaan kiihdytyksen syklin alkua. Raskaiden dieselmoottoreiden osalta tämä merkitsee sitä, että kaasupolkimen päästämisen jälkeen on odotettava vähintään 10 sekuntia.
  - 3) Kunkin vapaan kiihdytyksen syklin aloittamiseksi kaasupoljin on painettava pohjaan nopeasti ja portaattomasti (alle sekunnissa) mutta ei voimakkaasti, jotta ruiskutuspumpon syöttö olisi mahdollisimman suuri.
  - 4) Kunkin vapaan kiihdytyksen syklin aikana moottorin on ennen kaasupolkimen päästämistä saavutettava ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeus tai automaattivaihteistolla varustettujen ajoneuvojen osalta valmistajan ilmoittama kierrosnopeus tai, jos tätä tietoa ei ole käytettävissä, 2/3 ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeudesta. Tämä voidaan todentaa esimerkiksi seuraamalla moottorin nopeutta tai antamalla kaasupolkimen ensimmäisen painamisen ja päästämisen välillä kulua riittävä aika, jonka olisi oltava liitteessä I määriteltäviin luokkiin 1 ja 2 kuuluvien ajoneuvojen osalta vähintään 2 sekuntia.
- d) Raja-arvot
- 1) Konsentraation taso saa olla enintään taso, joka on kirjattu neuvoston direktiivin 72/306/ETY (2) mukaiseen kilpeen.
  - 2) Jos tätä tietoa ei ole käytettävissä tai jos jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset päättävät olla käyttämättä sitä viitearvona, absorptiokertoimien raja-arvot ovat seuraavat:
    - vapaasti hengittävillä dieselmoottoreilla: 2,5 m<sup>-1</sup>,
    - turboahtimella varustetuilla dieselmoottoreilla: 3,0 m<sup>-1</sup>tai vastaavat arvot, kun käytetään EY-tyyppihyväksynnässä käytetystä laitteistosta poikkeavaa laitteistotyyppiä.
  - 3) Ennen 1 päivää tammikuuta 1980 rekisteröidyt tai liikkeelle lasketut ajoneuvot vapautetaan näistä vaatimuksista.
  - 4) Ajoneuvo on hylättävä ainoastaan siinä tapauksessa, että vähintään viimeisten kolmen vapaan kiihdytyksen syklin aritmeettinen keskiarvo ylittää raja-arvon. Keskiarvo voidaan laskea siten, ettei huomioon oteta sellaisia mahdollisia mittauksia, joiden tulokset poikkeavat huomattavasti mitatusta keskiarvosta, tai käyttämällä muuta tilastolaskentamenetelmää, jossa otetaan huomioon mitattujen arvojen hajonta. Jäsenvaltiot voivat määrätä testisykliä enimmäismäärän.

- 5) Tarpeettoman testauksen välttämiseksi jäsenvaltiot voivat 8.2.2 kohdan d alakohdan 4 alakohdan määräyksistä poiketen hylätä sellaiset ajoneuvot, joiden osalta alle kolmen vapaan kiihdytyksen syklin tai edellä b alakohdan 3 alakohdassa tarkoitettujen puhdistussykliä (tai vastaavien) jälkeen on mitattu arvoja, jotka ylittävät huomattavasti raja-arvot. Niin ikään tarpeettoman testauksen välttämiseksi jäsenvaltiot voivat 8.2.2 kohdan d alakohdan 4 alakohdan määräyksistä poiketen hyväksyä sellaiset ajoneuvot, joiden osalta alle kolmen vapaan kiihdytyksen syklin tai edellä b alakohdan 3 alakohdassa tarkoitettujen puhdistussykliä (tai vastaavien) jälkeen on mitattu arvoja, jotka alittavat huomattavasti raja-arvot.”.

#### *2 artikla*

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ennen 1. lokakuuta 2000. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

#### *3 artikla*

Tämä direktiivi tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

#### *4 artikla*

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 26 päivänä toukokuuta 1999.

*Komission puolesta*

Neil KINNOCK

*Komission jäsen*