

31999L0052

L 142/26

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

5.6.1999

DYREKTYWA KOMISJI 1999/52/WE**z dnia 26 maja 1999 r.****dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 96/96/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do 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. oraz jej art. 7 ust. 2 w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pierwszy program samochodowo-paliwowy ⁽²⁾ określił poziom utrzymania stanu technicznego pojazdów silnikowych jako kluczowy element wpływu ruchu drogowego na jakość powietrza.
- (2) Załącznik II ppkt 8.2 dyrektywy 96/96/WE określa kontrole, które należy przeprowadzić w ramach okresowych przeglądów w celu stwierdzenia, czy pojazdy są utrzymane we właściwym stanie technicznym.
- (3) Załącznik II ppkt 8.2.2 dyrektywy Rady 92/55/EWG ⁽³⁾ stanowi, że od dnia 1 stycznia 1996 r. pojazdy z silnikiem diesel muszą przechodzić kontrolę stopnia zmętnienia emisji dymu na biegu jałowym podczas testu silnikowego „swobodnego przyspieszenia”, w którym obroty silnika wzrastają swobodnie, pokonując wyłącznie własną inercję.
- (4) Niniejsza dyrektywa ustala techniczne dostosowanie, które przyniesie poprawę wyników badań technicznych pojazdów z silnikiem typu diesel w zakresie emisji spalin.
- (5) Należy podjąć dalsze prace w zakresie opracowania alternatywnych procedur kontrolnych sprawdzających warunki stanu technicznego pojazdów z silnikami diesel, szczególnie w zakresie emisji cząstek stałych i NO_x.
- (6) Przepisy niniejszej dyrektywy są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektywy w sprawie Badań Technicznych Pojazdów Silnikowych powołanego na mocy art. 8 dyrektywy 96/96/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 96/96/WE wprowadza się następujące zmiany:

Załącznik II ppkt 8.2.2otrzymuje brzmienie:

„8.2.2. Pojazdy silnikowe wyposażone w silniki wysokoprężne (diesel):

- a) Stopień zmętnienia emisji dymu podlegający pomiarowi podczas podwyższania obrotów silnika na biegu jałowym napędu (bez ładunku), to znaczy silnik jest przyspieszany od biegu jałowego do maksymalnych obrotów przy dźwigni zmiany biegów w pozycji neutralnej i wciśniętym sprzęgle.
- b) Przygotowanie pojazdu:
 1. Pojazd może być badany bez przygotowania wstępnego, chociażby ze względu na bezpieczeństwo, badania powinny być przeprowadzane przy ciepłym silniku, który znajduje się we właściwym, zadowalającym stanie mechanicznym.

⁽¹⁾ Dz.U. L 46 z 17.2.1997, str. 1.⁽²⁾ Trójstronny program pomiędzy przemysłem paliwowym, motoryzacyjnym i służbami Komisji Europejskiej, którego celem było opracowanie norm w zakresie emisji spalin pojazdów oraz jakości paliwa na rok 2000.⁽³⁾ Dz.U. L 225 z 10.8.1992, str. 68.

2. Z wyjątkiem określonym w lit. d) pkt 5, wszystkie pojazdy zostaną dopuszczone, o ile zostały przygotowane wstępnie zgodnie z następującymi wymaganiami.
 3. Silnik będzie dobrze rozgrzany, na przykład temperatura oleju silnikowego zmierzona próbnikiem w rurce bagnetu do pomiaru poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C albo mniej, jeżeli jest to właściwa temperatura eksploatacyjna, bądź temperatura korpusu silnika zmierzona poziomem promieniowania podczerwonego jest co najmniej na równoważnym poziomie. Jeżeli z uwagi na konfigurację pojazdu pomiar taki nie jest realny, zwykła temperatura eksploatacyjna silnika może być ustalona w inny sposób, przykładowo na podstawie pracy wentylatora chłodzącego silnik.
 4. Układ wydechowy będzie oczyszczony co najmniej trzykrotnym cyklem swobodnego przyspieszania lub innym równoważnym sposobem.
- c) Procedura badania:
1. Kontrola wzrokowa odpowiednich części układu wydechowego pojazdu silnikowego pod kątem sprawdzenia ewentualnych przecieków.
 2. Silnik oraz każda zamontowana turbosprężarka powinny być w stanie jałowym przed rozpoczęciem każdego cyklu swobodnego przyspieszania obrotów. W przypadku wysokowydajnych silników diesel oznacza to oczekiwanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu przepustnicy.
 3. Dla rozpoczęcia każdego cyklu swobodnego przyspieszania pedał przepustnicy musi zostać szybko i bez przerwy naciskany (przez okres mniej niż 1 sekundy) jednak niezbyt gwałtownie, aby uzyskać maksymalną wydajność pompy wtryskowej.
 4. Podczas każdego cyklu swobodnego przyspieszania, silnik powinien osiągnąć prędkość graniczną, a w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów prędkość określoną przez producenta lub, jeżeli takie dane nie są dostępne, z prędkością na poziomie $\frac{2}{3}$ prędkości granicznej, zanim przepustnica zostanie zwolniona. Można to sprawdzić, na przykład przez kontrolę prędkości silnika lub pozostawienie wystarczającej ilości czasu między pierwszym naciśnięciem przepustnicy i jej zwolnieniem, co w przypadku pojazdów kategorii 1 i 2 załącznika I powinno wynosić co najmniej 2 sekundy.
- d) Wartości dopuszczalne:
1. Poziom stężenia nie może przekraczać wartości podanej przez producenta na tablicy przewidzianej w dyrektywie 72/306/EWG ⁽²⁾.
 2. W przypadku braku danych albo, jeżeli właściwe władze Państwa Członkowskiego podejmują decyzje o nie stosowaniu tych danych współczynnik absorpcyjny nie może przekroczyć następujących wielkości: maksymalny współczynnik absorpcyjny dla:
 - bezsprężarkowych silników wysokoprężnych: = 2,5 m⁻¹,
 - silników wysokoprężnych z turbodoładowaniem: = 3,0 m⁻¹albo wartości ekwiwalentne w przypadku używania sprzętu innego rodzaju niż przy udzielaniu homologacji typu WE.
 3. Pojazdy, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu przed dniem 1 stycznia 1980 r. nie podlegają tym wymaganiom.
 4. Pojazdy nie przejdą pomyślnie badań, jeżeli średnie arytmetyczne ostatnich trzech cykli swobodnego przyspieszania przekraczają wartość dopuszczalną. Wartości średnie można wyliczyć odrzucając wszelkie pomiary, które znacząco odbiegają od zmierzonej średniej, lub jako wynik jakiegokolwiek innego działania statystycznego, które uwzględni rozproszenie wyników pomiarów. Państwa Członkowskie mogą ograniczać maksymalną ilość cykli kontrolnych.

5. W celu uniknięcia zbędnych badań, Państwa Członkowskie mogą, na zasadzie wyjątku od przepisów ppkt 8.2.2 lit. d) pkt 4, odrzucać pojazdy których wartości pomiarów znacząco przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszania obrotów lub po cyklach oczyszczających (lub równoważnych) określonych w lit. b) pkt 3. Podobnie, aby uniknąć zbędnych badań Państwa Członkowskie mogą, w drodze wyjątku od przepisu ppkt 8.2.2 lit. d) pkt 4, dopuszczać pojazdy, których wartości pomiarowe są znacząco niższe od wartości brzegowych po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszania lub po cyklach oczyszczających (lub równoważnych) określonych w lit. b) pkt 3.”

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż do dnia 1 października 1993 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Wspomniane środki zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 26 maja 1999 r.

W imieniu Komisji
Neil KINNOCK
Członek Komisji