

DIRECTIVA 1999/52/CE A COMISIEI**din 26 mai 1999****de adaptare la progresul tehnic a Directivei 96/96/CE a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la controlul tehnic al autovehiculelor și al remorcilor acestora****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 96/96/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la controlul tehnic al autovehiculelor și a remorcilor acestora ⁽¹⁾, în special articolul 7 alineatul (2),

- (1) întrucât primul program Auto-Oil ⁽²⁾ a recunoscut că nivelul de întreținere a autovehiculelor constituie un factor esențial care determină efectele circulației asupra calității aerului;
- (2) întrucât testările care trebuie efectuate în timpul controalelor periodice pentru a se verifica dacă vehiculele sunt întreținute în mod corespunzător sunt indicate la punctul 8.2 din anexa II la Directiva 96/96/CE;
- (3) întrucât, la punctul 8.2.2 din anexa II la Directiva 92/55/CEE ⁽³⁾ se precizează că, de la 1 ianuarie 1996, pentru vehiculele diesel, controlul se efectuează măsurându-se densitatea fumului de eşapament produs în accelerare liberă (motor debreiat);
- (4) întrucât prezenta directivă constă într-o adaptare tehnică care trebuie să amelioreze calitatea controlului tehnic al emisiilor produse de vehiculele cu motor diesel;
- (5) întrucât trebuie să se execute lucrări pentru a se pune la punct și alte proceduri de testare care să permită controlarea stării de întreținere a vehiculelor cu motor diesel, mai ales în ceea ce privește emisiile de particule și de NO_x;
- (6) întrucât măsurile prevăzute în prezenta directivă sunt conforme cu avizul comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic a directivei referitoare la controlul tehnic al autovehiculelor și a remorcilor acestora, instituit de articolul 8 din Directiva 96/96/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 96/96/CE se modifică după cum urmează:

În anexa II, punctul 8.2.2 se înlocuiește cu următorul text:

„8.2.2. Vehiculele echipate cu motor cu aprindere prin compresie (diesel)

- (a) Măsurarea densității fumului în accelerare liberă (motor debreiat, de la viteza de ralanti la viteza de întrerupere a alimentării), viteze la punctul mort și pedala de ambreiaj apăsată.
- (b) Pregătirea vehiculului:

1. vehiculele pot fi controlate fără a fi pregătite în prealabil, dar nu fără a se asigura, din motive de securitate, că motorul este cald și într-o stare mecanică satisfăcătoare;

⁽¹⁾ JO L 46, 17.2.1997, p. 1.⁽²⁾ Program tripartit între industria petrolului, industria automobilelor și serviciile Comisiei Europene vizând stabilirea normelor anului 2000 pentru emisiile autovehiculelor și pentru calitatea carburanților.⁽³⁾ JO L 225, 10.8.1992, p. 68.

2. sub rezerva dispozițiilor de la litera (d) punctul 5, nici un vehicul nu poate să fie respins fără a fi pus în următoarele condiții;
3. motorul trebuie să fie cald: adică, temperatura uleiului motorului măsurată printr-o sondă în tubul joiei trebuie să fie cel puțin egală cu 80 °C sau să corespundă cu temperatura de funcționare normală dacă aceasta este mai mică sau cu temperatura blocului motor, măsurată după nivelul de radieră infraroșie trebuie să atingă o valoare echivalentă. Dacă, din cauza configurației vehiculului, nu este posibil să se procedeze în acest fel, temperatura normală de funcționare a motorului va putea fi stabilită altfel, de exemplu, pe baza funcționării ventilatorului de răcire;
4. sistemul de eșapament trebuie să fie purjat prin trei accelerări în vid sau printr-un mijloc echivalent.

(c) Procedura de testare

1. Control vizual al sistemului de eșapament al autovehiculului pentru a se verifica dacă nu prezintă pierderi de gaze.
2. Motorul și, dacă este cazul, turbocompresorul trebuie să ruleze la ralanti înainte de lansarea fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele vehiculelor grele, aceasta înseamnă că trebuie să se aștepte cel puțin zece secunde după revenirea pedalei de accelerație.
3. La pornirea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată rapid și treptat (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, în așa fel încât să se obțină un debit maxim al pompei de injecție.
4. La fiecare ciclu de accelerație liberă, motorul trebuie să atingă viteza de întrerupere a alimentării, sau, pentru mașinile cu transmisie automată, viteza indicată de constructor sau, dacă aceasta nu se cunoaște, cele două treimi ale vitezei de întrerupere a alimentării înainte de eliberarea comenzii de accelerație. Putem să ne asigurăm, de exemplu, de aceasta supraveghind regimul motorului sau lăsând să treacă un interval de timp suficient între momentul în care apăsăm pedala de accelerație și momentul în care o eliberăm, adică cel puțin două secunde pentru vehiculele din categoriile 1 și 2 din anexa I.

(d) Valori limită

1. Nivelul de concentrație nu trebuie să depășească nivelul înregistrat pe placă, în conformitate cu Directiva 72/306/CEE a Consiliului ⁽²⁾.
2. Când această informație nu este încă disponibilă sau când autoritățile competente ale statelor membre decid să nu se refere la aceasta, valorile limită ale coeficientului de absorbție sunt următoarele:

— motoare diesel cu aspirație naturală = 2,5 m⁻¹,

— motoare diesel cu turbocompresie = 3,0 m⁻¹

sau valori echivalente dacă se utilizează un alt tip de aparat decât cel utilizat pentru recepția CE.
3. Aceste dispoziții nu sunt aplicabile vehiculelor înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 1980.
4. Vehiculele nu trebuie să fie respinse decât dacă media aritmetică a valorilor observate cel puțin în ultimele trei cicluri de accelerare liberă depășește valoarea limită. Această medie poate să fie calculată fără a se ține seama de valorile observate care se depărtează foarte mult de media măsurată, sau să fie obținută printr-un alt mod de calcul statistic, care să țină seama de dispersia valorilor măsurate. Statele membre pot să limiteze numărul maxim de cicluri de testare care trebuie efectuate.

5. Pentru a se evita testările inutile, statele membre pot, prin derogare de la dispozițiile de la punctul 8.2.2 litera (d) punctul 4, să respingă vehiculele pentru care valorile observate în mai puțin de trei cicluri de accelerație liberă sau după ciclurile de purjare vizate la litera (b) punctul 3 (sau aplicarea unui procedeu echivalent) depășesc cu mult valorile limită. În același fel, pentru a se evita încercările inutile, statele membre pot, prin derogare de la dispozițiile punctului 8.2.2. litera (d) punctul 4, să accepte vehiculele pentru care valorile observate în mai puțin de trei cicluri de accelerație liberă sau după ciclurile de purjare vizate la litera (b) punctul 3 (sau aplicarea unui procedeu echivalent) sunt cu mult sub valorile limită.”

Articolul 2

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive înainte de 1 octombrie 2000. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

La adoptarea de către statele membre a acestor dispoziții, acestea includ o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre transmit Comisiei textele dispozițiilor de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 26 mai 1999.

Pentru Comisie

Neil KINNOCK

Membru al Comisiei
