

**KOMMISSIONENS DIREKTIV 1999/52/EG**

av den 26 maj 1999

**om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 96/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet**

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av artikel 7.2 i rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet <sup>(1)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) I det första fordons- och oljeprogrammet <sup>(2)</sup> fastställdes att standarden för underhåll av motorfordon har en grundläggande betydelse när det gäller trafikens inverkan på luftkvaliteten.
- (2) I punkt 8.2 i bilaga II till direktiv 96/96/EG fastställs vilka provningar som regelbundet skall utföras för att kontrollera att fordon underhålls på lämpligt sätt.
- (3) I punkt 8.2.2 i bilaga II till rådets direktiv 92/55/EEG <sup>(3)</sup> fastställs att det på dieseldrivna fordon från och med den 1 januari 1996 skall genomföras en mätning av avgasernas opacitet vid kortvarig, fri acceleration där motorn accelereras utan belastning.
- (4) I detta direktiv fastställs att en teknisk anpassning skall göras för att förbättra kvaliteten på provningarna av utsläpp från dieseldrivna fordon.
- (5) Det krävs ytterligare arbete för att utveckla alternativa provningsförfaranden för kontroll av underhåll av dieseldrivna fordon, särskilt vad gäller utsläpp av partiklar och kväveoxider.
- (6) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från den kommitté för anpassning till teknisk utveckling av direktivet om provning av motorfordons trafiksäkerhet som inrättats i enlighet med artikel 8 i direktiv 96/96/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Direktiv 96/96/EG ändras på följande sätt:

Punkt 8.2.2 i bilaga II skall ersättas med följande:

”8.2.2 Motorfordon med motorer med kompressionständning (dieselmotorer)

- a) Avgasernas opacitet skall mätas vid fri acceleration (utan last och från tomgång till maximivarvtal) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt.
- b) Konditionering av fordon
  - 1) Provningar får utföras på fordon utan konditionering. Av säkerhetsskäl är det dock lämpligt att kontrollera att motorn är varm och i tillfredsställande mekaniskt skick.

<sup>(1)</sup> EGT L 46, 17.2.1997, s. 1.<sup>(2)</sup> Ett trepartsprogram mellan oljeindustrin, motorindustrin och Europeiska kommissionen för att utveckla standarder för utsläpp från fordon och bränslekvalitet för år 2000.<sup>(3)</sup> EGT L 225, 10.8.1992, s. 68.

- 2) Med undantag av vad som avses i d5 nedan godkänns samtliga fordon som har (pre)konditionerats enligt följande bestämmelser.
  - 3) Motorn skall ha uppnått arbetstemperatur, vilket t.ex. innebär att temperaturen på motoroljan som mäts med en oljemätsticka skall vara minst 80° C eller motsvara normal körtemperatur om den är lägre, eller att motorblocktemperaturen som mäts med infraröd strålning skall vara minst lika hög. Om denna mätmetod är opraktisk på grund av fordonets konstruktion skall motorns normala arbetstemperatur fastställas på annat sätt, t.ex. genom att man startar luftfläkten.
  - 4) Avgassystemet skall rensas genom minst tre fria accelerationscykler eller motsvarande metod.
- c) Provningsförfarande
- 1) Okulärbesiktning av lämpliga delar av motorfordonets avgassystem för att kontrollera att det inte finns några läckor.
  - 2) Motorer och turboladdade motorer skall gå på tomgång innan varje fri accelerationscykel påbörjas. För tunga dieseldrivna fordon innebär detta minst 10 sekunder efter det att gaspedalen släppts upp.
  - 3) För att igångsätta varje fri accelerationscykel skall gaspedalen snabbt (dvs. på mindre än en sekund) och i en rörelse, men inte häftigt, tryckas i botten för att uppnå maximal insprutning från insprutningspumpen.
  - 4) Under varje fri accelerationscykel och innan gaspedalen släpps upp skall motorn komma upp i maximivarvtal eller, när det gäller automatväxlade fordon, det varvtal som anges av tillverkaren eller, om dessa uppgifter inte finns att tillgå, 2/3 av maximivarvtalet. Detta kan kontrolleras t.ex. med hjälp av motorvarvet eller genom att man låter tillräckligt lång tid förflyta mellan den första tryckningen på gaspedalen och det ögonblick den släpps upp, vilket för fordon i kategorierna 1 och 2 i bilaga I bör vara minst 2 sekunder.
- d) Gränsvärden
- 1) Koncentrationsnivån får inte överstiga den nivå som enligt rådets direktiv 72/306/EEG (?) har angivits på plattan.
  - 2) Om ett sådant värde inte finns att tillgå, eller om de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna beslutar att inte använda det som referensvärde, är gränsvärdena för absorptionskoefficienten följande:  
  
Högsta absorptionskoefficient för  
— insugningsdieselmotorer: 2,5 m<sup>-1</sup>,  
— turboladdade dieselmotorer: 3,0 m<sup>-1</sup>  
  
eller motsvarande värden om utrustningen är av annan typ än den som används vid EG-typgodkännande.
  - 3) Fordon som registrerades eller togs i bruk för första gången före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav.
  - 4) Fordon får endast underkännas om det aritmetiska medelvärdet från minst tre av de senast genomförda accelerationscyklerna överskrider gränsvärdet. Medelvärdet kan räknas fram genom att man räknar bort de mätningar som avviker mest från medelvärdet eller att man använder resultatet från någon annan statistisk beräkning som tar hänsyn till spridningen hos mätningarna. Medlemsstaterna får begränsa antalet testcykler.

- 5) För att undvika onödiga provningar får medlemsstaterna, genom undantag från bestämmelserna i punkt 8.2.2 d4, underkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter reningscykeln (eller motsvarande) som avses i punkt b3 ovan ligger mycket högre än gränsvärdet. Likaså för att undvika onödiga provningar får medlemsstaterna, genom undantag från bestämmelserna i punkt 8.2.2 d4, godkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter reningscykeln (eller motsvarande) som avses i punkt b3 ovan ligger mycket under gränsvärdet.”

#### *Artikel 2*

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 oktober 2000. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När medlemsstaterna antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

#### *Artikel 3*

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

#### *Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 26 maj 1999.

*På kommissionens vägnar*

Neil KINNOCK

*Ledamot av kommissionen*

---