

KOMMISJONSDIREKTIV 2001/9/EF

2002/EØS/16/08

av 12. februar 2001

om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 96/96/EF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere(*)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fællesskap,

under henvisning til rådsdirektiv 96/96/EF av 20. desember 1996 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere⁽¹⁾, som endret ved kommisjonsdirektiv 1999/52/EF⁽²⁾, særlig artikkel 8, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I auto-oil-programmene, som ble igangsatt i 1992 for å skape et analysegrunnlag for fastsettelse av standarder for utslipp fra kjøretøyer og drivstoffkvalitet for år 2000 og videre framover med henblikk på å nå målene for luftkvalitet med særlig vekt på en reduksjon av utslipp fra veitransport, ble standarden for vedlikehold av motorvogner utpekt som en nøkkelfaktor for trafikkenes innvirkning på luftkvaliteten.
- 2) I direktiv 96/96/EF beskrives de prøvinger som skal utføres ved periodisk kontroll for å kontrollere om utslipp fra bensin- og dieseldrevne kjøretøyer ligger innenfor akseptable grenser.
- 3) Karbonmonoksidinnholdet i eksosutslippene fra bensindrevne kjøretøyer utstyrt med visse systemer for etterbehandling av eksos (Euro 1-standard) må prøves ved både lavt og høyt motorturtall.
- 4) I europaparlaments- og rådsdirektiv 98/69/EF av 13. oktober 1998 om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner og om endring av rådsdirektiv 70/220/EØF⁽³⁾ kreves det at det fra 2000 skal innføres egenderagnosesystemer for motorvogner med bensinmotor og lette nyttekjøretøyer for å overvåke virkemåten til kjøretøyets utslippskontrollsystem under bruk. Slike egenderagnosesystemer vil likeledes være påkrevd for nye dieselmotorvogner fra 2003.
- 5) Utviklingen av egenderagnosesystemer som kan overvåke og registrere feil ved kjøretøyet under bruk, bør i framtiden minske forskjellen mellom prøvingsforholdene og de faktiske driftsvilkår.
- 6) Ved gjennomføringen av dette direktiv vil det ikke lenger være behov for prøving av motorvogner med

bensinmotor ved lavt tomgangsturtall, noe som forenkler prøvingen samtidig som nøyaktigheten økes ved at virkemåten til diagnosesystemet i kjøretøyet overvåkes.

- 7) Tiltakene fastsatt i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for tilpasning til den tekniske utvikling av direktivet om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere nedsatt ved artikkel 8 i direktiv 96/96/EF —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Direktiv 96/96/EF endres som fastsatt i vedlegget til dette direktiv.

Artikkel 2

Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, senest ett år etter direktivets ikrafttredelse. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 3

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

Artikkel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 12. februar 2001.

For Kommisjonen
Loyola DE PALACIO
Visepresident

(*) Denne fællesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 48 av 17.2.2001, s. 18, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 94/2001 av 13. juli 2001 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende nr. 47 av 20.9.2001, s. 8.

⁽¹⁾ EFT L 46 av 17.2.1997, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 142 av 5.6.1999, s. 26.

⁽³⁾ EFT L 350 av 28.12.1998, s. 1.

VEDLEGG

Punkt 8.2.1 bokstav b) nr. 4 i vedlegg II til direktiv 96/96/EF skal lyde:

«4. Utslipp fra eksosrøret – grenseverdier

a) Målinger mens motoren går på tomgang:

Det største tillatte CO-innhold i eksosen skal være i samsvar med det som kjøretøyprodusenten har angitt. Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, skal CO-innholdet ikke overstige 0,5 volumprosent.

b) Målinger ved forhøyet tomgangsturtall på ikke under 2 000 omdr./min.:

Det største tillatte CO-innhold i eksosen skal være i samsvar med det som kjøretøyprodusenten har angitt, ved forhøyet tomgangsturtall. Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, skal CO-innholdet ikke overstige 0,3 volumprosent.

Blandingsforholdet luft/drivstoff (λ): $1 \pm 0,03$ eller i samsvar med produsentens angivelser.

c) For motorvogner utstyrt med egendiagnosesystemer i samsvar med direktiv 98/69/EF kan medlemsstatene som et alternativ til prøvingen angitt i bokstav a) fastslå om utslippssystemet virker som det skal, ved å avlese diagnoseinnretningen og samtidig kontrollere at egendiagnosesystemet virker på en tilfredsstillende måte.»
